

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

18 FEVRIER 2003

PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant le Code des taxes assimilées aux
impôts sur les revenus pour les
véhicules électriques**

(déposée par M. Benoît CEREXHE (F) et
Mme Béatrice FRAITEUR (F))

Développements

Le moteur électrique apparaît, depuis la naissance de l'automobile, comme la principale alternative au moteur thermique. Ainsi, le premier véhicule à atteindre la vitesse de 100 km/h, en 1899, la « Jamais contente », était mû par un moteur électrique.

La voiture électrique présente des avantages importants, pour la collectivité et, dans une moindre mesure, pour l'utilisateur. Le premier avantage pour la collectivité est de réduire presque totalement les émissions polluantes et de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de l'unique véhicule que l'on puisse qualifier de « zéro émission ». Il convient par ailleurs de souligner que la voiture électrique ne susciterait pas d'augmentation significative de la production d'électricité. En effet, la consommation annuelle d'un véhicule électrique est de l'ordre de celle d'un chauffe-eau électrique.

Ensuite, le véhicule électrique « classique » constitue pour l'instant le moyen de conserver l'avance acquise dans la conception, l'industrialisation et la mise en œuvre des technologies liées à la propulsion électrique.

Enfin, à partir d'une distance parcourue de 8.000 kilomètres par an, la voiture électrique coûte moins cher qu'une voiture fonctionnant à l'essence ou au diesel. En effet, le prix à l'achat et la location de la batterie sont plus que compensés par le faible coût de l'électricité (une recharge de

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

18 FEBRUARI 2003

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van het Wetboek van de met de
inkomstenbelastingen gelijkgestelde
belastingen voor elektrische voertuigen**

(ingediend door de heer Benoît CEREXHE (F) en
mevrouw Béatrice FRAITEUR (F))

Toelichting

Sinds het ontstaan van de auto is de elektrische motor het voornaamste alternatief voor de warmtemotor. Het eerste voertuig dat een snelheid van 100 km/h bereikte, was de « *Jamais contente* » in 1899. Het werd aangedreven door een elektrische motor.

De elektrische wagen biedt grote voordelen voor de gemeenschap en in mindere mate voor de gebruiker. Het grootste voordeel voor de gemeenschap bestaat erin dat zo'n voertuig bijna geen verontreinigende stoffen en broeikasgassen meer uitstoot. Het is het enige voertuig dat kan worden beschouwd als een nul-emissievoertuig. Er zij voorts op gewezen dat het gebruik van elektrische wagens de stroomproductie niet fors zou doen stijgen. Een elektrisch voertuig verbruikt immers per jaar ongeveer evenveel als een elektrisch warmwatertoestel.

Vervolgens is het « klassieke » elektrische voertuig op dit ogenblik het middel om de voorsprong op het vlak van het ontwerpen, industrialiseren en toepassen van de technologie van de elektrische aandrijving te bewaren.

Ten slotte kost een elektrische wagen minder dan een door een benzine- of dieselmotor aangedreven wagen als men jaarlijks minstens 8.000 kilometer aflegt. De aankoop-prijs en de huurprijs van de batterij worden meer dan gecompenseerd door de lage stroomkosten (met een voor

2 euros permet de parcourir une centaine de kilomètres) et le faible entretien exigé par un tel véhicule.

Pour des raisons environnementales évidentes, il convient d'encourager l'achat de véhicules à moteur électriques. Ce constat est plus vrai encore dans une Ville-Région, comme la Région de Bruxelles-Capitale, où la pollution de l'air par les hydrocarbures et les gaz d'échappement est particulièrement importante. Par ailleurs, la nature même des déplacements urbains, courts et fréquents, justifie et permet, plus que dans d'autres espaces, l'utilisation de véhicules électriques.

Or, le parc automobile en Région de Bruxelles-Capitale est particulièrement pauvre en véhicules électriques.

Cette proposition d'ordonnance vise à encourager l'achat de tels véhicules en supprimant pour ces derniers la Taxe de mise en circulation et la Taxe de Circulation.

Cette suppression des Taxes de Mise en Circulation et de Circulation permettra ainsi de compenser le surcoût parfois important que représentent à l'achat les véhicules électriques. Du fait notamment de la production en petite série, le prix d'acquisition de ces véhicules est en effet élevé. Ainsi, le coût de production d'un véhicule électrique dépasse de 3.000 à 4.000 euros celui d'un véhicule thermique.

Benoît CEREXHE (F)
Béatrice FRAITEUR (F)

2 euro heropgeladen batterij kan men zowat honderd kilometer afleggen) en door de lage onderhoudskosten voor een dergelijk voertuig.

Om evidente milieuredenen dient de aankoop van elektrisch aangedreven voertuigen te worden aangemoedigd, zeker in een stadsgewest, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de lucht zeer sterk verontreinigd is door koolwaterstoffen en uitlaatgassen. Aangezien de verplaatsingen in de stad kort en frequent zijn, is het voorts meer dan op andere plaatsen verantwoord en mogelijk om elektrische voertuigen te gebruiken.

Het wagenpark in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt echter zeer weinig elektrische voertuigen.

Dit voorstel van ordonnantie strekt ertoe de aankoop van dergelijke voertuigen aan te moedigen door de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting ervoor af te schaffen.

De afschaffing van de belasting op de inverkeerstelling en de verkeersbelasting voor elektrische voertuigen zal de soms aanzienlijk hogere aankoopprijs ervan compenseren. De aankoopprijs van die voertuigen is immers vrij hoog wegens onder meer de geringe serieproductie. De productiecosten van een elektrisch voertuig liggen namelijk 3.000 tot 4.000 euro hoger dan voor een voertuig met een warmtemotor.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus pour les véhicules électriques***Article 1^{er}*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Au paragraphe 1^{er} de l'article 5 de l'arrêté royal du 23 novembre 1965 portant codification des dispositions légales relatives aux taxes assimilées aux impôts sur les revenus, un nouveau point 11° est ajouté, libellé comme suit :

« 11° Les véhicules à moteur utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion. ».

Article 3

A l'article 96 de l'arrêté royal du 23 novembre 1965 portant codification des dispositions légales relatives aux taxes assimilées aux impôts sur les revenus, un nouveau point 4° est ajouté, libellé comme suit :

« 4° Les véhicules à moteur utilisant uniquement ou essentiellement l'énergie électrique comme mode de propulsion. ».

Le 8 mai 2002

Benoît CEREXHE (F)
Béatrice FRAITEUR (F)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen voor elektrische voertuigen***Artikel 1*

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In artikel 5, § 1, van het koninklijk besluit van 23 november 1965 houdende codificatie van de wettelijke bepalingen betreffende de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wordt een nieuw punt 11° toegevoegd, luidend :

« 11° De voertuigen uitsluitend of voornamelijk aangedreven door elektrische energie. ».

Artikel 3

In artikel 96 van het koninklijk besluit van 23 november 1965 houdende codificatie van de wettelijke bepalingen betreffende de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, wordt een nieuw punt 4° toegevoegd, luidend :

« 4° de voertuigen uitsluitend of voornamelijk aangedreven door elektrische energie. ».

8 mei 2002

