

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

SÉANCE PLÉNIÈRE

PLENUMVERGADERING

Mercredi

10-11-2021

Matin

Woensdag

10-11-2021

Voormiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	Parti Socialiste
VB	Vlaams Belang
MR	Mouvement réformateur
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	Partij van de Arbeid – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
Vooruit	Vooruit
cdH	centre démocrate Humaniste
DéFI	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 55 0000/000	Document parlementaire de la 55 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 55 0000/000	Parlementair stuk van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

INHOUD

Ordre du jour	1	Agenda	1
Renvoi d'amendements en commission	1	Verzending van amendementen naar een commissie	1
PROJETS DE LOI ET PROPOSITIONS	1	WETSONTWERPEN EN VOORSTELLEN	1
Projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2176/1-3)	2	Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2176/1-3)	2
<i>Discussion générale</i> <i>Orateurs: Marco Van Hees, Sander Loones</i>	2	<i>Algemene bespreking</i> <i>Sprekers: Marco Van Hees, Sander Loones</i>	2
<i>Discussion des articles</i>	5	<i>Bespreking van de artikelen</i>	5
Projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant l'accord concernant le transfert et la mutualisation des contributions au Fonds de résolution unique, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2172/1-3)	5	Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst betreffende de overdracht en mutualisatie van de bijdragen aan het Gemeenschappelijk Afwikkelingsfonds, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2172/1-3)	5
<i>Discussion générale</i>	6	<i>Algemene bespreking</i>	6
<i>Discussion des articles</i>	6	<i>Bespreking van de artikelen</i>	6
Projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (2170/1-8)	6	Wetsontwerp houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (2170/1-8)	6
- Proposition de loi concernant le verdissement du parc de voitures de société (399/1-2)	6	- Wetsvoorstel betreffende de vergroening van het bedrijfswagenpark (399/1-2)	6
- Proposition de loi concernant le verdissement des voitures de société (653/1-2)	6	- Wetsvoorstel tot vergroening van de bedrijfswagens (653/1-2)	6
- Proposition de loi modifiant la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité en vue de renforcer le budget mobilité (1453/1-2)	6	- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget met het oog op de versterking van het mobiliteitsbudget (1453/1-2)	6
<i>Discussion générale</i> <i>Orateurs: Joy Donné, Dieter Vanbesien, Kurt Ravyts, Joris Vandenbroucke, Björn Anseeuw, Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude, Reccino Van Lommel, Marie-Christine Marghem, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, Gilles Vanden Burre, président du groupe Ecolo-Groen, Vanessa Matz, François De Smet</i>	6	<i>Algemene bespreking</i> <i>Sprekers: Joy Donné, Dieter Vanbesien, Kurt Ravyts, Joris Vandenbroucke, Björn Anseeuw, Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding, Reccino Van Lommel, Marie-Christine Marghem, Jef Van den Bergh, Marco Van Hees, Gilles Vanden Burre, voorzitter van de Ecolo-Groen-fractie, Vanessa Matz, François De Smet</i>	6
<i>Discussion des articles</i>	36	<i>Bespreking van de artikelen</i>	36

SÉANCE PLÉNIÈRE

du

MERCREDI 10 NOVEMBRE 2021

Matin

PLENUMVERGADERING

van

WOENSDAG 10 NOVEMBER 2021

Voormiddag

La séance est ouverte à 10 h 12 par Mme Eliane Tillieux, présidente.

Ministres du gouvernement fédéral présents lors de l'ouverture de la séance: MM. Vincent Van Peteghem et Vincent Van Quickenborne.

01 Ordre du jour

La **présidente**: Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 novembre 2021, vous avez reçu un ordre du jour modifié pour la séance de cette semaine.

Y a-t-il une observation à ce sujet? (*Non*)

En conséquence, l'ordre du jour est adopté.

02 Renvoi d'amendements en commission

J'ai reçu des amendements au projet de loi n° 2175/1 visant à rendre la justice plus humaine, plus rapide et plus ferme.

Conformément à l'avis de la Conférence des présidents du 9 novembre 2021, je vous propose de renvoyer ces amendements en commission de la Justice (art. 93, n° 1, du Règlement).

La discussion du projet de loi sera poursuivie en séance plénière, après examen des amendements en commission.

Pas d'observation? (*Non*)
Il en sera ainsi.

Projets de loi et propositions

De vergadering wordt geopend om 10.12 uur en voorgezeten door mevrouw Eliane Tillieux.

Aanwezig bij de opening van de vergadering zijn de ministers van de federale regering: de heren Vincent Van Peteghem en Vincent Van Quickenborne.

01 Agenda

De **voorzitter**: Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 november 2021 heeft u een gewijzigde agenda voor de vergadering van deze week ontvangen.

Zijn er dienaangaande opmerkingen? (*Nee*)

Bijgevolg is de agenda aangenomen.

02 Verzending van amendementen naar een commissie

Ik heb amendementen ontvangen op het wetsontwerp nr. 2175/1 om justitie menselijker, sneller en straffer te maken.

Overeenkomstig het advies van de Conferentie van voorzitters van 9 november 2021, stel ik u voor deze amendementen te verzenden naar de commissie voor Justitie (art. 93, nr. 1, van het Reglement).

Het wetsontwerp zal, na bespreking van de amendementen in commissie, vandaag in plenaire vergadering worden behandeld.

Geen bezwaar? (*Nee*)
Aldus wordt besloten.

Wetsontwerpen en voorstellen

03 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2176/1-3)**

Discussion générale

Mme Jadin, rapporteur, renvoie à son rapport écrit.

03.01 **Marco Van Hees** (PVDA-PTB): Le projet de loi qui nous est soumis doit porter assentiment d'un accord renforçant le rôle du mécanisme européen de stabilité (MES), auquel le PTB est fondamentalement opposé.

Le MES joue à peu près le même rôle à l'égard des pays de l'Union européenne que le FMI à l'égard des pays du sud. Il leur octroie des prêts en les conditionnant à des ajustements structurels.

Par ailleurs, le MES est lié au Traité sur la stabilité, la coordination et la gouvernance dans l'Union économique et monétaire (TSCG), connu officieusement sous le nom de "Tous saignés comme les Grecs".

Le TSCG élève l'austérité au rang de principe constitutionnel. Son article 3 stipule que les règles énoncées prennent effet dans le droit national des parties contractantes, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du traité, au moyen de dispositions contraignantes et permanentes – de préférence constitutionnelles.

L'une de ces règles d'austérité consiste à avoir une dette publique inférieure à 60 % du PIB. Lorsque ce n'est pas son cas, un pays doit réduire l'écart de 20 % par an. En Belgique, notre dette publique s'élève à 113,9 % du PIB. Ces règles d'austérité nous imposent donc d'économiser 13 milliards d'euros par an pendant 20 ans.

Une telle politique est antisociale et cruelle pour les populations. Le désastre que peut causer le MES est visible en Grèce. La situation de ce pays est dramatique en raison de l'austérité imposée. Par exemple, le taux de suicides a augmenté de 35,7 %. La population sous le seuil de pauvreté correspond au double de la moyenne européenne.

En outre, la moitié des 900 000 entreprises

03 **Wetsontwerp houdende goedkeuring van de Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2176/1-3)**

Algemene bespreking

De rapporteur, mevrouw Jadin, verwijst naar het schriftelijke verslag.

03.01 **Marco Van Hees** (PVDA-PTB): Dit wetsontwerp beoogt de goedkeuring van een akkoord waarbij er een grotere rol toebedeeld wordt aan het Europees Stabiliteitsmechanisme (ESM), waar de PVDA mordicus tegen is.

Het ESM vervult ten aanzien van de EU-landen ongeveer dezelfde rol als het IMF ten aanzien van de landen van het Zuiden. Het verstrekt ze leningen op voorwaarde dat ze structurele hervormingen doorvoeren.

Het ESM is bovendien gekoppeld aan het Verdrag inzake stabiliteit, coördinatie en bestuur in de economische en monetaire unie (VSCB), dat in de volksmond bekend staat als het verdrag dat ons allen zal leegzuigen zoals men met de Grieken heeft gedaan.

Het VSCB verheft het bezuinigingsbeleid tot een grondwettelijk beginsel. Artikel 3 van dit verdrag bepaalt dat de erin vastgestelde regels uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van het verdrag van kracht worden in het nationaal recht van de verdragsluitende partijen middels bindende en permanente, bij voorkeur constitutionele, bepalingen.

Een van die bezuinigingsregels bestaat erin dat de overheidsschuld niet meer dan 60 % van het bbp mag bedragen. Als dat in een land wel het geval is, moet dat land het verschil met 20 % per jaar verminderen. In België bedraagt de overheidsschuld 113,9 % van het bbp. Die bezuinigingsregels dwingen ons er dus toe gedurende twintig jaar jaarlijks 13 miljard euro te besparen.

Een dergelijk beleid is asociaal en wreed voor de bevolking. De ramp die het ESM kan veroorzaken is duidelijk zichtbaar in Griekenland. De situatie in dat land is dramatisch ten gevolge van de opgelegde besparingen. Zo is het aantal zelfmoorden met 35,7 % gestegen. In vergelijking met het Europese gemiddelde leven er in Griekenland dubbel zoveel mensen onder de armoederempel.

Bovendien heeft de helft van de 900.000 Griekse

grecques de moins de dix salariés ont fermé. Un demi-million de jeunes ont fui le pays. Les retraites ont baissé de 45 % en moyenne. Les hôpitaux manquent cruellement de médicaments et de médecins.

L'austérité a également contribué aux incendies historiques qui ont ravagé le pays cet été, les mesures d'austérité ayant conduit au licenciement de 5 000 pompiers.

Cette politique est antisociale, mais aussi économiquement inefficace. Le FMI a reconnu qu'il avait plongé la Grèce dans une crise grave en sous-estimant l'impact des restrictions budgétaires. Les mesures drastiques pour régler le déficit et l'endettement de la Grèce n'ont fait qu'amplifier ces problèmes.

Des études ont montré que la diminution des dépenses publiques avait entraîné une baisse de croissance dans la zone euro après la crise financière de 2008. Les taux de croissance ont été nettement inférieurs qu'aux États-Unis, qui n'ont pas mis en place de mesures d'austérité. Et, alors que l'UE commence elle-même à remettre en cause ces principes, on nous demande ici de voter en faveur d'un texte qui vise à les renforcer...

Par ailleurs, le MES est antidémocratique. Le Parlement européen – seule institution élue de l'Union européenne – est dénué de toute compétence en la matière. En outre, le poids des États dans la prise de décisions dépend de leur contribution respective, ce qui signifie que la France, l'Allemagne et l'Italie disposent d'un droit de veto.

Le ministre a assuré que la présence des ministres européens des Finances au sein du Conseil des gouverneurs offrait des garanties démocratiques. Cela ne me rassure pas du tout. Ce sont ces mêmes ministres qui, après la révélation des Pandora Papers, ont retiré trois pays de la liste noire européenne des paradis fiscaux. Je ne leur fais donc pas confiance et leur présence au sein du Conseil des gouverneurs ne me rassure pas!

Ce projet nous demande de donner notre aval à un accord visant à renforcer le rôle d'évaluation de la soutenabilité de la dette des États du MES, en collaboration avec la Commission européenne et la BCE.

bedrijven met minder dan tien werknemers de deuren gesloten. Een half miljoen jongeren hebben hun land verlaten. De pensioenen zijn gemiddeld met 45 % gedaald. In de ziekenhuizen is er een nijpend tekort aan geneesmiddelen en artsen.

Het besparingsbeleid heeft ook bijgedragen tot de historische branden die Griekenland deze zomer hebben getroffen, want ten gevolge van de bezuinigingsmaatregelen werden er 5.000 brandweerlieden ontslagen.

Dit beleid is niet alleen antisociaal, maar ook economisch ondoeltreffend. Het IMF heeft erkend dat het Griekenland in een zware crisis heeft gestort doordat het de impact van de begrotingsbeperkingen onderschat heeft. De drastische maatregelen om het tekort en de schuldenberg van Griekenland weg te werken hebben die problemen alleen maar verergerd.

Studies hebben aangetoond dat het inkrimpen van de overheidsuitgaven geleid heeft tot een verminderde groei in de eurozone na de financiële crisis van 2008. De groeipercentages lagen merkkelijk lager dan in de Verenigde Staten, waar men geen strenge bezuinigingsmaatregelen doorvoerde. Op een moment dat de EU zelf deze principes in twijfel begint te trekken, wordt ons hier gevraagd een tekst goed te keuren die ertoe strekt die principes te versterken...

Het ESM is overigens antidemocratisch. Het Europees Parlement – de enige verkozen instelling van de Europese Unie – is in het geheel niet bevoegd voor deze aangelegenheid. Daarenboven is het gewicht dat staten bij de totstandkoming van beslissingen in de schaal kunnen werpen afhankelijk van hun respectieve bijdragen, wat betekent dat Frankrijk, Duitsland en Italië een vetorecht hebben.

De minister heeft ons verzekerd dat de aanwezigheid van de Europese ministers van Financiën in de Raad van gouverneurs democratische garanties biedt. Dat stelt me allerminst gerust. Het zijn diezelfde ministers die na de onthullingen van de Pandora Papers drie landen van de Europese zwarte lijst van belastingparadijzen geschrapt hebben. Ik vertrouw hen dus niet en ik ben niet gerustgesteld door hun aanwezigheid in de Raad van gouverneurs!

Met dit ontwerp vraagt men ons om in te stemmen met een akkoord op basis waarvan het EMS een grotere rol krijgt in de beoordeling van de houdbaarheid van de schuld van de staten, in samenwerking met de Europese Commissie en de

ECB.

Étant donné que nous contestons le principe même du MES, nous nous opposons évidemment au renforcement de son rôle et de ses pouvoirs. Nous ne voterons donc pas en faveur de ce texte.

03.02 Sander Loones (N-VA): À l'instar de la Pologne, M. Van Hees entend placer la Constitution nationale au-dessus des accords internationaux. Ce faisant, il oublie toutefois que le système intergouvernemental qu'est le MES n'est pas soumis aux traités européens.

Il se plaint en parlant de politique d'austérité, alors que les dépenses ne font qu'augmenter. Nous avons appris ce matin que le gouvernement ne suivrait pas le PS qui demandait un assouplissement des normes budgétaires européennes. Il faudrait d'ailleurs pour ce faire une modification des traités, ce qui se révèle impossible dans l'UE actuelle. Je félicite le ministre des Finances d'avoir rappelé le PS à l'ordre.

Je comprends que le PVDA-PTB s'oppose à la logique qui sous-tend le MES, à savoir assortir l'octroi de prêts à une obligation de réformes. Pour le parti de M. Van Hees, tout doit être gratuit et l'argent tombe simplement du ciel.

Je constate que le fonctionnement du MES et l'approche du FMI ont effectivement produit des résultats en Grèce. Il apparaît en effet aujourd'hui que le déficit budgétaire belge est beaucoup plus élevé que le déficit budgétaire grec!

C'est le fruit de la politique de réformes menée en Grèce.

Enfin, je rejoins pour une part l'avis de M. Van Hees lorsqu'il demande que l'Union européenne s'immisce moins dans la politique socio-économique des États membres. Je suis également favorable à la mise en place d'une politique sur mesure et décentralisée, organisée au niveau de pouvoir le plus bas possible. Je l'invite cependant à étendre cette approche au niveau belge, où les régions doivent également pouvoir mener une politique sur mesure.

03.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur Loones, ce n'est pas le PTB qui demande d'ajouter des éléments à la Constitution, mais le TSCG qui souhaite y inclure de mesures d'austérité. Ce qui est étrange, c'est que ce type de traité lui est supérieur dans la hiérarchie des normes et qu'il demande d'inscrire dans la Constitution les mesures d'austérité qu'il contient lui-même. C'est

Aangezien wij het principe zelf van het EMS betwisten, verzetten we ons uiteraard tegen de uitbreiding van de rol en bevoegdheden ervan. We zullen dan ook niet voor deze tekst stemmen.

03.02 Sander Loones (N-VA): De heer Van Hees wil net zoals Polen de nationale Grondwet boven de internationale afspraken plaatsen. Daarbij vergeet hij echter dat het ESM als intergouvernementeel systeem niet onder de Europese verdragen ressorteert.

Hij klaagt over een bezuinigingspolitiek, terwijl de uitgaven alleen maar stijgen. Vanmorgen vernamen we dat de regering de vraag van de PS om de Europese begrotingsnormen te versoepelen niet zal volgen. Dat zou overigens een verdragswijziging vergen, wat in de huidige EU niet mogelijk is. Ik feliciteer de minister van Financiën dat hij de PS hierin heeft kunnen terugfluiten.

Ik begrijp dat de PVDA zich verzet tegen de basislogica van het ESM: landen kunnen leningen krijgen, maar ze moeten ook hervormen. Voor de partij van de heer Van Hees moet alles gratis zijn en valt het geld gewoon uit de hemel.

Ik stel vast dat de werking van het ESM en de aanpak van het IMF in Griekenland wel degelijk tot resultaten hebben geleid. Vandaag blijkt het Belgische begrotingstekort immers veel groter te zijn dan het Griekse begrotingstekort!

En dat is te danken aan het hervormingsbeleid dat in Griekenland is gevoerd.

Ten slotte wil ik de heer Van Hees voor een stuk volgen in zijn pleidooi voor minder Europese bemoeienis met het sociaal-economische beleid van de lidstaten. Ik hou immers ook van maatwerk en een gedecentraliseerd beleid, op een zo laag mogelijk niveau georganiseerd. Alleen roep ik hem dan op die lijn ook door te trekken voor het Belgische niveau: ook daar moeten de regio's een beleid op maat kunnen voeren.

03.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Mijnheer Loones, het is niet de PVDA die vraagt om elementen aan de Grondwet toe te voegen, het is het VSCB dat zegt dat er indien mogelijk bezuinigingsmaatregelen in de Grondwet zouden moeten worden opgenomen. Het is vreemd dat een dergelijk verdrag, dat hoger staat in de hiërarchie der normen, vraagt dat de bezuinigingsmaatregelen

une contradiction, mais ce n'est pas celle du PTB.

die in het verdrag zelf staan, indien dat mogelijk is in de Grondwet ingeschreven zouden moeten worden. Dat is een tegenstrijdigheid, maar daaraan ligt niet de PVDA ten grondslag.

La N-VA est fan de l'austérité. Lorsqu'il était ministre, M. Van Overtveldt a fait cadeau de milliards aux entreprises via la réforme de l'ISS ou le *tax shift* qui n'était pas financé. Par contre, les travailleurs ont eu droit à des sauts d'index, au relèvement de l'âge de la pension et d'autres mesures antisociales prises par le gouvernement Michel à participation N-VA. Votre président a déclaré: "Le Voka est mon patron." Je comprends donc votre logique.

De N-VA is een fan van een bezuinigingsbeleid. Toen hij nog minister was, heeft de heer Van Overtveldt de bedrijven miljarden cadeau gedaan via de hervorming van de vennootschapsbelasting en de taxshift, die niet gefinancierd was. De werknemers daarentegen kregen indexsprongen, de verhoging van de pensioenleeftijd en andere antisociale maatregelen van de regering-Michel, waarvan de N-VA deel uitmaakte, voor hun kiezen. Uw voorzitter zei ooit dat Voka zijn echte baas was. Ik begrijp dan ook uw logica.

La Grèce connaît une véritable catastrophe humanitaire avec des taux de suicide records, des pensions dérisoires, etc. Et pour vous, c'est le modèle que la Belgique devrait suivre!

Griekenland heeft te maken met een heuse humanitaire ramp, met een recordhoog zelfmoordcijfer, belachelijk lage pensioenen, enz. En volgens u is dat dus het voorbeeld dat België zou moeten navolgen!

Si l'Union européenne, au lieu d'être l'Europe du capital, était une Europe sociale qui prônât l'abaissement de l'âge de la retraite et la hausse de la pension et des salaires, nous la soutiendrions. Mais l'Europe actuelle n'est pas celle des gens, mais celle de l'argent et nous la combattons.

Als de Europese Unie niet het Europa van het kapitaal zou zijn, maar in de plaats daarvan een sociaal Europa, dat pleit voor de verlaging van de pensioenleeftijd en voor het optrekken van lonen en pensioenen, zouden we de EU steunen. Het huidige Europa is echter niet begaan met de mensen, maar wel met het geld en tegen dat Europa verzetten wij ons.

La **présidente**: La discussion générale est close.

De **voorzitster**: De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2176/3)

L'intitulé a été modifié par la commission en "projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant le Traité instituant le Mécanisme européen de stabilité, fait à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021".

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2176/3)

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot instelling van het Europees Stabiliteitsmechanisme, gedaan te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021".

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

04 **Projet de loi portant assentiment à l'Accord**

04 **Wetsontwerp houdende goedkeuring van de**

modifiant l'accord concernant le transfert et la mutualisation des contributions au Fonds de résolution unique, signé à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021 (2172/1-3)

Discussion générale

Mme Verhaert, rapporteur, renvoie au rapport écrit.

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2172/3)

L'intitulé a été modifié par la commission en projet de loi portant assentiment à l'Accord modifiant l'Accord concernant le transfert et la mutualisation des contributions au Fonds de résolution unique, fait à Bruxelles le 27 janvier et le 8 février 2021".

Le projet de loi compte 2 articles.

Aucun amendement n'a été déposé.

Les articles 1 et 2 sont adoptés article par article.

La discussion des articles est close. Le vote sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

05 **Projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité (2170/1-8)**

- Proposition de loi concernant le verdissement du parc de voitures de société (399/1-2)
- Proposition de loi concernant le verdissement des voitures de société (653/1-2)
- Proposition de loi modifiant la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité en vue de renforcer le budget mobilité (1453/1-2)

Propositions déposées par:

399: Egbert Lachaert.

653: Jef Van den Bergh.

1453: Jef Van den Bergh, Steven Matheï.

Discussion générale

MM. Vandenbroucke et Leysen, et Mme Lanjri, rapporteurs, renvoient au rapport écrit.

Overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst betreffende de overdracht en mutualisatie van de bijdragen aan het Gemeenschappelijk Afwikkelingsfonds, ondertekend te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021 (2172/1-3)

Algemene bespreking

De rapporteur, mevrouw Verhaert, verwijst naar haar schriftelijk verslag.

De algemene bespreking is gesloten.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2172/3)

Het opschrift werd door de commissie gewijzigd in "wetsontwerp houdende instemming met de Overeenkomst tot wijziging van de Overeenkomst betreffende de overdracht en mutualisatie van de bijdragen aan het Gemeenschappelijk Afwikkelingsfonds, gedaan te Brussel op 27 januari en 8 februari 2021".

Het wetsontwerp telt 2 artikelen.

Er werden geen amendementen ingediend.

De artikelen 1 en 2 worden artikel per artikel aangenomen.

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over het geheel zal later plaatsvinden.

05 **Wetsontwerp houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (2170/1-8)**

- Wetsvoorstel betreffende de vergroening van het bedrijfswagenpark (399/1-2)
- Wetsvoorstel tot vergroening van de bedrijfswagens (653/1-2)
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget met het oog op de versterking van het mobiliteitsbudget (1453/1-2)

Voorstellen ingediend door:

399: Egbert Lachaert.

653: Jef Van den Bergh.

1453: Jef Van den Bergh, Steven Matheï.

Algemene bespreking

De rapporteurs, de heren Vandenbroucke en Leysen, en mevrouw Lanjri verwijzen naar het

schriftelijke verslag.

05.01 Joy Donné (N-VA): Tout le monde convient qu'il faut réduire nos émissions. Cependant, la façon d'atteindre cet objectif est sujet à discussion. Souvent, les objectifs climatiques semblent abstraits parce qu'ils ne doivent être atteints que dix ou quinze années plus tard. La transition environnementale est néanmoins déjà entamée. Pour nous celle-ci doit être réalisable et abordable mais aussi réaliste et sociale.

C'est pourquoi, je ne souhaite pas aborder aujourd'hui les objectifs à mettre en place à partir de 2026, mais bien à partir des années précédentes. Quel sera l'impact de la transition environnementale au cours des prochaines années? À partir de 2026, les véhicules qui ne seront pas entièrement électriques ne seront plus déductibles fiscalement. Il n'est cependant pas certain qu'une offre suffisante de véhicules électriques soit disponible d'ici là. À partir de mi-2023, les véhicules à moteur à combustion et hybrides seront sanctionnés fiscalement.

De surcroît, le coût fiscal des voitures de société augmentera automatiquement en raison des normes plus sévères en matière d'émissions. Entre aujourd'hui et 2024, cela se traduira par des charges supplémentaires de 300 millions d'euros, à payer en grande partie par les propriétaires et en partie par le biais des charges sur le travail. Cette hausse ne repose sur aucune initiative législative.

Selon des députés de la majorité, il faut examiner les coûts totaux liés à la possession d'une voiture, qui seraient dès à présent moins élevés pour les voitures électriques. Cela est vrai pour les voitures de milieu de gamme, mais pas pour les voitures de bas de gamme.

De plus, l'infrastructure de bornes de recharge ne sera pas suffisamment développée d'ici 2023 ou 2026. Tous les experts s'accordent à dire qu'il sera très difficile d'éviter les problèmes de réseau. Quelqu'un croit-il que cet objectif soit réalisable? Le réseau à basse tension est déjà proche de la capacité maximale à de plus en plus d'endroits et les gestionnaires de réseau n'investissent pas suffisamment pour que nos concitoyens puissent recharger massivement leurs voitures à leur domicile. De nombreuses personnes n'obtiennent pas de raccordement pour une borne de recharge parce que trop de voisins en possèdent déjà une ou parce qu'elles sont encore branchées sur du 230 volts. Dans ce cas, une borne de recharge requiert un renforcement du réseau ou une augmentation de la capacité du raccordement, ce

05.01 Joy Donné (N-VA): Iedereen is het erover eens dat we de uitstoot moeten reduceren, maar de manier waarop dat moet gebeuren, is voorwerp van discussie. Vaak klinken de klimaatdoelstellingen abstract, omdat ze pas tien of vijftien jaar later gerealiseerd moeten worden. De transitie is echter al bezig en voor ons moet die haalbaar en betaalbaar zijn en ook realistisch en sociaal.

Daarom wil ik het vandaag niet hebben over wat er vanaf 2026 moet gebeuren, maar over de jaren daarvoor. Wat zal de impact van de transitie zijn de komende jaren? Vanaf 2026 zullen wagens die niet volledig elektrisch zijn, niet langer fiscaal aftrekbaar zijn. Het is echter niet zeker of er tegen dan een afdoend aanbod aan elektrische wagens zal zijn. Vanaf midden 2023 worden wagens met een verbrandingsmotor en hybride wagens fiscaal gestraft.

Daar komt bij dat bedrijfswagens door de strengere uitstootnormen vanzelf fiscaal duurder worden. Tussen vandaag en 2024 zullen er voor 300 miljoen euro extra lasten zijn, grotendeels te betalen door de eigenaars en een deel via lasten op arbeid. Daar zit geen enkel wetgevend initiatief onder.

Volgens parlementairen uit de meerderheid moeten we voor auto's kijken naar de *total cost of ownership* omdat die voor elektrische wagens nu al lager ligt. Dat klopt voor wagens in de middenklasse, maar niet voor wagens in de lagere categorie.

De laadpaalinfrastructuur zal tegen 2023 of 2026 ook niet voldoende uitgebouwd zijn. Alle experts zijn het erover eens dat het heel moeilijk wordt om geen netwerkproblemen te krijgen. Is er iemand die gelooft dat het wel kan? Het laagspanningsnet zit nu al op steeds meer plaatsen tegen de maximumcapaciteit aan en de netbeheerders investeren niet genoeg om ervoor te zorgen dat mensen massaal hun wagens thuis kunnen opladen. Veel mensen krijgen geen aansluiting voor een laadpaal omdat te veel burens er al een hebben of omdat ze nog op 230-volt zijn aangesloten. Een laadpaal vergt dan een versterking van het net of een verzwarend van de aansluiting, wat heel wat geld kost.

qui coûte très cher.

Et je n'ai pas encore évoqué toutes les personnes qui n'ont pas le luxe de pouvoir faire installer une borne de recharge à leur domicile.

De nombreux citoyens disposent d'un véhicule de société de moins de 25 000 euros, or il n'existe guère de voiture électrique dans cette gamme de prix sur le marché. De nombreuses personnes vont ainsi inmanquablement perdre leur petite voiture de société. Je sais que le ministre n'y est pas indifférent et qu'il a déjà rappelé à la ministre Van der Straeten, qui était impatiente d'aller de l'avant, que les voitures électriques et les pompes à chaleur n'étaient pas à la portée de toutes les bourses. Malgré ces appréhensions, il présente une proposition qui contraint déjà les citoyens à opter pour une voiture électrique, donc plus onéreuse, d'ici un an et demi. Pourquoi prévoit-il une sanction fiscale, durant la période de transition, pour les personnes qui ne pourront pas se payer une voiture électrique?

L'évaluation de cette réglementation ne sera pas établie avant mi-2026 et d'ici là, le mal aura été fait. Je propose que l'évaluation soit anticipée. Je pense également qu'on devrait élargir son champ et examiner si l'offre de voitures est suffisante, si leur prix est suffisamment abordable et si elles peuvent être rechargées assez facilement. Ce sont là également les trois conditions fixées par le gouvernement flamand pour effectuer la transition vers les voitures électriques à partir de 2029.

J'ai également déposé un amendement pour que les voitures hybrides ne soient pas pénalisées fiscalement avant 2026. Nous ne pouvons quand même pas rendre les propriétaires de ces voitures dépendants d'une infrastructure qui ne sera pas disponible? Si la ministre accepte l'amendement, nous pourrions accepter ce projet. Si elle ne le fait pas, nous voterons contre. Beaucoup trop de personnes resteraient en effet sur la touche durant la phase intermédiaire.

05.02 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Le système des voitures de société, en particulier celles qui font partie du package salarial, est une addition de plusieurs problèmes. Le premier est un problème de mobilité, ces voitures circulant souvent aux heures de pointe. Le système n'incite pas les utilisateurs à opter pour un autre moyen de transport puisque la contribution fixe est indépendante du nombre de kilomètres parcourus. Pire, c'est donc la voiture qui constitue le moyen de transport le moins onéreux.

Dan heb ik het bovendien nog niet over al die mensen die niet in de luxepositie zitten dat ze thuis een laadpaal kunnen plaatsen.

Er zijn talloze mensen met een bedrijfswagen onder de 25.000 euro en er zijn bijna geen elektrische auto's onder die prijs op de markt. Het kan dus gewoon niet anders dan dat heel veel mensen hun kleine bedrijfswagen zullen verliezen. Ik weet dat de minister daar ook mee zit en zelf eerder al zei tegen de voortvarende minister Van der Straeten dat niet iedereen een elektrische wagen en een warmtepomp kan betalen. Toch komt hij met een voorstel dat mensen over anderhalf jaar al voor een duurdere elektrische auto wil doen kiezen. Waarom kiest de minister in de transitiefase voor de fiscale bestraffing van mensen die geen dure elektrische wagen kunnen betalen?

De evaluatie van die regeling komt er pas midden 2026 en dan is het kwaad al geschied. Ik stel voor die evaluatie te vervroegen. Ik vind ook dat ze breder moet en ook moet nagaan of het aanbod van wagens volstaat, of ze betaalbaar genoeg zijn en of ze voldoende vlot geladen kunnen worden. Dat zijn ook de drie voorwaarden van de Vlaamse regering om vanaf 2029 de transitie naar elektrische wagens te maken.

Ik heb ook een amendement ingediend om te bereiken dat hybridewagens tot 2026 niet fiscaal gestraft mogen worden. We kunnen ze toch niet afhankelijk maken van een infrastructuur die niet voorhanden zal zijn? Als de minister het amendement aanvaardt, dan kunnen wij dit ontwerp aanvaarden. Doet hij dat niet, dan stemmen we tegen. Er vallen dan immers veel te veel mensen uit de boot in de tussenfase.

05.02 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Het systeem van de bedrijfswagens, in het bijzonder van de salariswagens, is een optelsom van problemen. Het eerste probleem is een mobiliteitsprobleem, want deze wagens rijden vaker tijdens de spits. Voor de gebruikers is er geen enkele incentive om alternatief vervoer te gebruiken omdat de vaste bijdrage onafhankelijk is van het aantal gereden kilometers en de wagen daardoor zelfs goedkoper is.

Le deuxième problème est d'ordre climatique. Les voitures de société sont souvent des véhicules plus lourds et, en raison également des kilomètres supplémentaires parcourus, elles émettent davantage de CO₂. L'environnement et la qualité de l'air font partie intégrante de ce problème, surtout dans les grandes villes telles qu'Anvers et Bruxelles.

Enfin, il y a un problème social, dès lors qu'une partie des travailleurs, souvent les mieux payés, contribue moins au système, faisant reposer cette charge sur l'ensemble des travailleurs.

Notre analyse antérieure aux élections demeure inchangée. Nous souhaitons que les travailleurs soient payés en euros et non en voitures et en diesel.

À plus long terme, nous souhaitons que ce système soit supprimé. Nous n'attendons pas un projet qui s'attaque aux trois problèmes en même temps, alors que nous savons qu'aucune majorité ne pourra être réunie pour ce faire à ce moment-là. Nous avons fait le choix de collaborer de manière constructive à la proposition qui s'attèle au moins à résoudre un de ces trois problèmes.

Le secteur automobile indique que d'ici 2025, le prix et les prestations des voitures électriques seront équivalents à ceux des voitures utilisant des carburants fossiles. Le projet de loi accorde du temps au marché pour s'adapter d'ici 2026. Le secteur du leasing met au point de nouveaux *business models* afin d'évaluer comment il pourra par la suite remettre les voitures électriques sur le marché comme voitures d'occasions et voit cela comme une opportunité, alors qu'à l'heure actuelle, de nombreuses voitures de leasing d'occasion sont expédiées par bateau vers l'étranger. L'association Mobility and Environment considère cette transition comme la plus importante mesure belge en faveur du climat de ces dix dernières années. Je suis fier de faire partie de l'équipe chargée de mettre en place cette mesure.

J'applaudis le fait que le gouvernement flamand veuille aller dans le même sens en ce qui concerne les voitures particulières. En effet, après le verdissement des voitures de société viendra celui des voitures particulières. Cette mesure sera axée sur le comportement des gens, alors que notre projet vise celui des entreprises. En ce qui concerne les voitures particulières, il faudra vraiment bien réfléchir aux mesures d'accompagnement et développer des alternatives, par exemple au niveau des transports en commun et d'une politique en matière de déplacements à vélo. Nous devons

Het tweede probleem is een klimaatprobleem. Bedrijfswagens zijn vaak zwaardere wagens en mede door de extra kilometers stoten zij meer CO₂ uit. Milieu en luchtkwaliteit zijn deel van de problematiek, vooral in grote steden als Antwerpen en Brussel.

Het is ook een sociaal probleem, want een deel van de werknemers, vaak het beter verdienende deel, draagt minder bij, waardoor alle werknemers de lasten moeten dragen.

Onze analyse van voor de verkiezingen is onveranderd. Wij willen mensen met euro's betalen in plaats van met auto's en diesel.

Wij willen het systeem op langere termijn laten uitdoven. Wij wachten niet op een ontwerp dat de drie problemen tegelijkertijd aanpakt, terwijl men weet dat daarvoor op dat moment geen meerderheid bestaat. Wij hebben de keuze gemaakt om constructief mee te werken aan het voorstel dat ten minste een van de drie problemen aanpakt.

De automobielsector zegt dat tegen 2025 de elektrische wagen inzake prijs en prestaties gelijkwaardig zou zijn aan de fossiele wagen. Het wetsontwerp geeft de markt tijd tot 2026. De leasingsector bekijkt in nieuwe businessmodellen hoe hij de elektrische wagens nadien als tweedehandswagens op de markt kan brengen en ziet het als een opportuniteit, terwijl vandaag veel tweedehandse leasingwagens naar het buitenland worden verscheept. Mobility and Environment noemt het de belangrijkste Belgische klimaatmaatregel in de voorbije tien jaar. Ik ben trots dat ik deel uitmaak van de ploeg die die maatregel invoert.

Ik juich toe dat de Vlaamse regering dezelfde richting uit wil met de particuliere wagens. Na de vergroening van de bedrijfswagens komt er ook een vergroening van de particuliere wagens. Hierbij gaat het over het gedrag van mensen, terwijl het in ons ontwerp gaat over het gedrag van bedrijven. Bij de particuliere wagens moet heel goed worden nagedacht over flankerende maatregelen en moeten alternatieven, zoals openbaar vervoer en fietsbeleid, worden uitgewerkt. Men moet nadenken over de wijze waarop een modal shift in gang kan worden gezet.

réfléchir à la manière de déclencher un "*modal shift*", c.-à-d. une autre répartition des modes de transport.

Le gouvernement flamand a dû adopter un plan climat à la hâte. La Flandre n'a pas encore élaboré de transition environnementale. Apparemment, l'environnement n'est même pas une compétence flamande. Le principal est qu'une majorité de la Flandre reste convaincue que le verdissement du parc automobile est une bonne chose. Ce qui est le cas moyennant un encadrement approprié.

La position de la N-VA me laisse quelque peu confus. En commission, la N-VA a voté contre le verdissement des voitures de société alors que trois semaines plus tard, au Parlement flamand, le parti a proposé de sa propre initiative de verdir le parc de véhicules privés. Comment expliquer une telle ambivalence?

Voyons comment ces deux dossiers évolueront. Dans tous les cas, ces positions ambiguës devront être clarifiées par davantage d'arguments. J'entends dire aujourd'hui qu'une attitude plus ferme est adoptée à l'encontre des personnes privées plutôt qu'à l'encontre des entreprises. Il y a peut-être anguille sous roche et le gouvernement flamand souhaite revenir sur les engagements qu'il a pris. J'espère vraiment que ce ne sera pas le cas. J'espère également que la N-VA approuvera ce projet de loi aujourd'hui afin d'être en ligne avec la position de sa fraction au sein du Parlement flamand.

05.03 Joy Donné (N-VA): Pendant 10 minutes, j'ai parlé uniquement des problèmes que nous rencontrons avec la phase de transition et des principes de faisabilité et d'accessibilité financière. Il est primordial, à nos yeux, qu'une offre soit présente, que les mesures soient accessibles financièrement et que nous disposions d'une capacité suffisante. Le gouvernement flamand réunit ces trois éléments dans sa transition. Cependant, nous ne les retrouvons pas dans ce projet.

Ma position est en parfaite cohérence avec celle du gouvernement flamand. Bien sûr, nous sommes tous en faveur du verdissement, mais la question est de savoir comment nous comptons le mettre en place. La Flandre pose des conditions préalables, que nous devons également appliquer dans le cas présent. M. Vanbesien dit qu'il s'agit de particuliers, alors que, dans ce cas-ci, il s'agit d'entreprises. Une infirmière à domicile est aussi un particulier. Cette personne possède peut-être une voiture de société, mais les mesures se répercuteront sur elle de la

Het moest allemaal redelijk snel gaan bij de Vlaamse regering. Vlaanderen heeft de transitie nog niet uitgewerkt. Blijkbaar is het zelfs geen Vlaamse bevoegdheid. Het belangrijkste is dat de meerderheid in Vlaanderen ervan overtuigd is dat het vergroenen van het wagenpark een goede zaak is. Dat is ook zo, met de juiste omkadering.

Ik ben wel in de war over de houding van de N-VA. De N-VA stemde hier in de commissie tegen de vergroening van de bedrijfswagens, maar stelde drie weken later in het Vlaams Parlement zelf voor om de particuliere wagens te vergroenen. Waarom die spreidstand?

Laten we zien hoe beide dossiers evolueren, maar in elk geval moet die dubbele houding uitgeklaard worden met meer argumenten. Ik hoor vandaag dat er een strengere houding is tegenover de mensen dan tegenover de bedrijven, maar misschien zit er nog een addertje onder het gras en wil men nog terugkomen op de engagementen van de Vlaamse regering. Ik hoop echt van niet. Ik hoop ook dat de N-VA dit wetsontwerp vandaag alsnog zal goedkeuren, om zo consistent te zijn met de houding van haar fractie in het Vlaams Parlement.

05.03 Joy Donné (N-VA): Ik heb het gedurende tien minuten uitsluitend gehad over de problemen die we hebben met de transitiefase en over de principes van haalbaarheid en betaalbaarheid. Voor ons tellen de aanwezigheid van het aanbod, de betaalbaarheid van de maatregelen en voldoende capaciteit. Die drie elementen hanteert de Vlaamse regering voor haar transitie. Wij vinden die echter niet terug in dit ontwerp.

Mijn positie is zeer coherent met die van de Vlaamse regering. Natuurlijk willen we allemaal vergroening, maar het gaat om de manier waarop we die willen verwezenlijken. Vlaanderen stelt randvoorwaarden. We moeten diezelfde randvoorwaarden ook hier van toepassing maken. De heer Vanbesien zegt dat het daar over particulieren gaat en hier over bedrijven. Een thuisverpleegkundige is ook een particulier. Die persoon heeft misschien een bedrijfswagen, maar zal de maatregelen even fel voelen. Ik begrijp dat

même manière. Je ne comprends donc pas très bien cette distinction. J'ai expliqué très clairement les raisons pour lesquelles nous nous opposons à la proposition, même si nous sommes évidemment d'accord avec l'objectif poursuivi à moyen terme.

05.04 Kurt Ravyts (VB): M. Vanbesien a une lecture très sélective du verdissement du parc automobile particulier. La conditionnalité et l'accessibilité financière sont très importantes, mais le véritable agenda dans cette histoire est celui de la ministre flamande de la Mobilité. Elle veut simplement réduire le nombre de voitures. Les particuliers ne doivent pas nécessairement posséder une voiture. Elle présente notamment le covoiturage comme une alternative. Voilà en quoi consiste le véritable agenda.

05.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): M. Donné affirme qu'il soutient les objectifs poursuivis, mais pour les atteindre, il faut être disposé à fournir des efforts. Ce projet de loi vise à permettre à un plus grand nombre de particuliers, d'indépendants et d'entreprises de passer effectivement à la mobilité électrique. Ainsi, le projet comporte des mesures qui seront de nature à accompagner l'accélération considérable qui sera nécessaire sur le plan de la création d'infrastructures de recharge. Il n'existe en effet pas encore suffisamment de voitures électriques abordables sur le marché, mais il convient d'exercer des pressions en ce sens. Cette offre verra le jour étant donné que tous les constructeurs automobiles ont annoncé qu'ils allaient miser à 100 % sur l'électrique à relativement court terme. Un nombre croissant de modèles arriveront sur le marché et certains seront financièrement accessibles.

Sous la houlette de la N-VA, le gouvernement flamand élabore des plans qui ont soi-disant pour but d'atteindre l'objectif mais qui, en réalité, n'y parviendront jamais. Nous devons réduire nos émissions de CO₂. Alors qu'ils ont toujours une foi aveugle dans le progrès technologique, les écoréalistes autodéclarés tiennent ici un discours conservateur selon lequel tous ces projets sont irréalisables. L'évolution est pourtant en marche. Nous avons le choix entre avancer ou être livrés aux circonstances. Dans ce dernier cas, nous serons confrontés à une facture astronomique et tel est précisément le scénario que nous voulons éviter.

05.06 Joy Donné (N-VA): Ce ne sont pas les gouvernements, mais les citoyens qui devront faire ces efforts. M. Vandenbroucke ne peut pas garantir que, dans un an et demi, tous les bénéficiaires de voitures de société disposeront d'une alternative

onderscheid dus niet goed. Ik ben heel duidelijk geweest over de redenen waarom wij tegen het voorstel zijn, ook al zijn we het uiteraard eens met de doelstelling op de middellange termijn.

05.04 Kurt Ravyts (VB): De heer Vanbesien houdt er een zeer selectieve lezing op na over de vergroening van het particulier wagenpark. De voorwaardelijkheid en de betaalbaarheid zijn heel belangrijk, maar de echte agenda in dit verhaal is de agenda van de Vlaamse minister van Mobiliteit. Zij wil gewoon minder auto's. Particulieren hoeven niet noodzakelijk nog over een auto te beschikken. Zij schuift bijvoorbeeld het autodelen als alternatief naar voren. Dat is de echte agenda.

05.05 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De heer Donné zegt dat hij achter de doelstellingen staat, maar om ze te halen, moet er wel bereidheid zijn om inspanningen te leveren. Dit wetsontwerp beoogt dat het voor meer particulieren, zelfstandigen en bedrijven haalbaar wordt om effectief over te stappen naar elektrische mobiliteit. Zo zitten in het ontwerp maatregelen die een enorme versnelling van de creatie van laadinfrastructuur ondersteunen. Er zijn inderdaad nog niet voldoende betaalbare elektrische wagens op de markt, maar er moet wel druk komen daarvoor. Dat aanbod zal er komen, want alle autoconstructeurs hebben aangekondigd dat zij op relatief korte termijn gaan voor *full electric*. Er zullen steeds meer, ook betaalbare, modellen op de markt komen.

De Vlaamse regering die door de N-VA wordt geleid, dient plannen in die zich zogezegd inschrijven in de doelstelling, maar die de doelstelling nooit kunnen realiseren. Het is wel de bedoeling dat we aan de CO₂-reducties geraken. De zelfverklaarde ecorealist bepleiten altijd een ongebreideld geloof in technologische vooruitgang, maar hier hangen ze een conservatief verhaal op dat het allemaal niet haalbaar is. De evolutie is zich echter aan het voltrekken. Wij krijgen de keuze om vooruit te lopen, dan wel een speelbal te worden van de omstandigheden. In dat laatste geval zal er een gigantische factuur op ons afkomen. Dat willen wij net vermijden.

05.06 Joy Donné (N-VA): Niet de regeringen, maar de burgers zullen die inspanningen moeten leveren. De heer Vandenbroucke kan niet garanderen dat er over anderhalf jaar voor iedereen die met een bedrijfswagen rijdt een volwaardig

électrique à part entière, qui ne sera pas plus onéreuse.

elektrisch alternatief is dat niet duurder is.

05.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ce projet comprend également des ajustements au budget de la mobilité qui devraient donner aux gens la possibilité de combiner différents modes de mobilité. Ce gouvernement affecte par exemple des fonds supplémentaires aux solutions de transport collectif. Mon parti plaide depuis des années pour un accès universel à la mobilité durable, point sur lequel la N-VA ne fait quant à elle qu'économiser.

05.07 Joris Vandenbroucke (Vooruit): In dit ontwerp zitten ook aanpassingen aan het mobiliteitsbudget die mensen de keuze moeten bieden om verschillende mobiliteitsmodi met elkaar te combineren. Deze regering trekt bijvoorbeeld extra geld uit voor collectieve vervoersoplossingen. Mijn partij ijvert al jaren voor een algemene toegang tot duurzame mobiliteit, de N-VA bespaart daar net op.

05.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Je connaissais déjà les arguments de M. Donné, avancés en commission, et je continue à les trouver peu convaincants. Il fait dépendre son soutien au projet de loi d'une prolongation de deux ans de la promotion fiscale des voitures hybrides. Je trouve cela anodin, d'autant plus que le ministre flamand Diependaele a déjà supprimé l'avantage fiscal pour les voitures hybrides en Flandre. M. Donné ne cesse également de demander s'il existera des voitures à un prix abordable d'ici un an et demi. Or le projet de loi n'entrera en vigueur qu'en 2026. Durant une période de transition, nous encouragerons les particuliers et les entreprises à opter pour des solutions plus écologiques.

05.08 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Ik kende de argumenten van de heer Donné al van in de commissie, en ik blijf ze mager vinden. Zijn steun voor het wetsontwerp laat hij afhangen van de twee jaar langere ondersteuning van een hybride wagen. Dat vind ik een detail, temeer omdat Vlaams minister Diependaele in Vlaanderen het belastingvoordeel voor hybride wagens al heeft afgeschaft. Bovendien stelt hij telkens de vraag of er binnen anderhalf jaar betaalbare wagens zullen zijn. Het wetsontwerp gaat echter pas in vanaf 2026. In een overgangperiode stimuleren we particulieren en bedrijven om al voor vergroening te kiezen.

En réponse aux propos de M. Ravyts: je salue l'initiative de la ministre flamande Peeters. Le verdissement du parc automobile privé incitera la Flandre à mettre en place l'infrastructure requise, sur la base de ses propres compétences.

In reactie op de heer Ravyts: ik juich de agenda van Vlaams minister Peeters toe. De vergroening van het particuliere wagenpark zal Vlaanderen ertoe aanzetten werk te maken van de nodige infrastructuur, vanuit de eigen bevoegdheden.

05.09 Björn Anseeuw (N-VA): M. Vanbesien affirme que la réglementation n'entrera en vigueur qu'en 2026. Ai-je mal lu ou les cotisations réclamées augmenteront-elles considérablement à partir de la mi-2023 non seulement sur le plan fiscal mais aussi social? Les recettes des cotisations sociales sur les voitures de société vont doubler dans les cinq prochaines années.

05.09 Björn Anseeuw (N-VA): De heer Vanbesien zegt dat de regeling pas ingaat in 2026. Lees ik het dan fout dat er niet alleen fiscaal, maar ook sociaal vanaf medio 2023 fors meer bijdragen worden gevraagd? De inkomsten van de sociale bijdragen op bedrijfswagens zullen in de komende vijf jaar immers verdubbelen.

05.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Sur le plan fiscal, nous ne remarquerons rien jusqu'en 2026.

05.10 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Fiscaal zullen we niets merken tot 2026.

05.11 Joy Donné (N-VA): M. Vanbesien a-t-il lu le projet de loi?

05.11 Joy Donné (N-VA): Heeft meneer Vanbesien het wetsontwerp wel gelezen?

05.12 Vincent Van Peteghem, ministre (*en néerlandais*): Le 1^{er} juillet 2023 est la date de début du processus. Pour les voitures zéro émission achetées à partir de cette date, une réduction progressive de la déductibilité fiscale s'appliquera à partir du 1^{er} janvier 2025.

05.12 Minister Vincent Van Peteghem (*Nederlands*): 1 juli 2023 geldt als startdatum voor het proces. Voor de niet-emissievrije wagens die vanaf die datum worden aangekocht, geldt vanaf 1 januari 2025 een gefaseerde daling van de fiscale aftrekbaarheid.

05.13 Björn Anseeuw (N-VA): M. Vanbesien s'est donc trompé. Selon les estimations, ce projet de loi se traduira par un doublement des recettes issues des cotisations de sécurité sociale, car le gouvernement part du principe que tous les particuliers et toutes les entreprises ne seront pas en mesure de satisfaire aux conditions. Et cette augmentation commencera dès la mi-2023, car on estime que seulement 60 % des voitures de société seront électriques cette année-là. Cela représente 0,5 milliard d'euros à vitesse de croisière. Pour un grand nombre de nos concitoyens, une voiture de société est non seulement une composante de leur rémunération, mais souvent aussi un moyen de transport essentiel.

05.14 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Grâce aux modifications apportées au budget mobilité, nous pourrions commencer à réduire le nombre de voitures de société et ainsi lutter contre les embouteillages et améliorer la mobilité.

Une électrification plus rapide du parc automobile a également une incidence sur la transition énergétique. Grâce à la technologie véhicule-réseau, les batteries de centaines de milliers de voitures électriques peuvent être utilisées pour faire face aux importants pics de demande d'électricité. Cela permettrait de faire l'économie d'une centrale nucléaire. Un tel système pourrait sans doute participer à une prochaine enchère pour le mécanisme de rémunération de la capacité (CRM).

Enfin, ce gouvernement s'attèle également à une réforme fiscale. L'accord de gouvernement indique que l'objectif est de mettre en place un glissement progressif des rémunérations alternatives vers des rémunérations en euro. Dans l'intervalle, les voitures de sociétés peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air et même à équilibrer notre réseau électrique. Pour toutes ces raisons, notre groupe soutiendra avec conviction ce projet de loi.

05.15 Reccino Van Lommel (VB): Le verdissement du parc de véhicules de société est au cœur de toutes les attentions depuis un bon moment.

Je pense spontanément à Holle Bolle Gijs, l'insatiable mangeur de papier de l'Efteling. Tout comme ce personnage glouton, l'État belge est vide de l'intérieur et bouffi. Cet état artificiel est en effet vide de l'intérieur parce qu'il ne parvient pas à donner au travailleur flamand assidu ce qu'il mérite et parce qu'il prend systématiquement des mesures précipitées. L'État est bouffi parce qu'il met ses sales pattes dans les poches de l'homme de la rue et des entrepreneurs. Nos citoyens paient déjà

05.13 Björn Anseeuw (N-VA): De heer Vanbesien heeft zich dus vergist. De inkomsten van de socialezekerheidsbijdragen zullen door dit wetsontwerp naar schatting verdubbelen, omdat de regering veronderstelt dat niet alle particulieren en bedrijven zullen kunnen voldoen aan de voorwaarden. En die verhoging begint al halfweg 2023, want men raamt dat in dat jaar slechts 60 % van de bedrijfswagens elektrisch zal zijn. Het gaat om 0,5 miljard euro per jaar op kruissnelheid. Een bedrijfswagen is voor veel mensen een onderdeel van hun loon en vaak ook een essentieel vervoersmiddel.

05.14 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Dankzij de aanpassing van het mobiliteitsbudget kunnen we het aantal bedrijfswagens beginnen afbouwen en zo de files aanpakken en de mobiliteit verbeteren.

Een snellere elektrificatie van het wagenpark grijpt ook in op de energietransitie. Dankzij de vehicle-to-gridtechnologie kunnen de batterijen van honderdduizenden elektrische wagens worden ingezet om in te spelen op grote pieken in de vraag naar elektriciteit. Daarmee kan een kerncentrale worden uitgespaard. Wellicht kan een dergelijk systeem meedingen in een volgende peiling voor het capaciteitsvergoedingsmechanisme (CRM).

Ten slotte maakt deze regering ook werk van een belastinghervorming. In het regeerakkoord staat dat het de bedoeling is alternatieve bezoldigingsvormen om te buigen in beloning in euro's. In de tussentijd kunnen de bedrijfswagens bijdragen aan een betere luchtkwaliteit en zelfs aan het balanceren van ons elektriciteitsnetwerk. Om al die redenen zal onze fractie dit wetsontwerp overtuigd steunen.

05.15 Reccino Van Lommel (VB): De vergroening van het bedrijfswagenpark staat al een hele tijd in de belangstelling.

Ik denk dan spontaan aan Holle Bolle Gijs. Net als deze veelvraat is de Belgische Staat hol en bol. Deze kunstmatige staat is hol omdat hij er niet in slaagt de hardwerkende Vlaming te geven wat hij verdient, omdat keer op keer ondoordachte maatregelen worden genomen. De Staat is bol omdat hij met zijn grijpgrage handen in de zakken van de gewone man en de ondernemers zit. We hebben nu al bijna de hoogste belastingen ter wereld, maar we krijgen er zo goed als niets voor

quasiment le plus d'impôts au monde mais ne reçoivent presque rien en retour. L'État est bouffi parce que ce Parlement n'en a jamais assez de la symbolique climatique.

Pour que la main-d'œuvre reste abordable, la voiture de société a été intégrée au package salarial. C'est pourquoi il y a 700 000 voitures de société dans notre pays. Elles représentent 10 % du parc automobile. Ces voitures ont en moyenne 1 an et demi tandis que les 90 % de voitures privées ont en moyenne 10 ans d'ancienneté. Les voitures de société sont donc des véhicules de la jeune génération qui émettent moins de CO₂. Cela ne signifie pas pour autant que je veuille pénaliser la possession d'une voiture privée, comme entend le faire le gouvernement flamand avec son plan climat.

L'objectif du gouvernement est d'atteindre les objectifs européens d'ici 2030. Bien que les voitures de société ne soient pas le problème majeur, ce sont les entreprises qui devront payer la facture. Elles revendront ensuite les voitures électriques sur le marché de l'occasion à des particuliers. Durant des années, les partis de gauche ont envié les travailleurs bénéficiant d'une voiture de société alors qu'ils devaient se contenter d'un vélo-cargo. Si l'on veut moins de voitures sur les routes, on doit s'attaquer à la taxation du travail. Voilà la clé du problème.

À l'heure actuelle, tout s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques. Aujourd'hui, la majorité vit une nouvelle journée forte en symboles climatiques. Pour de nombreuses entreprises, cependant, cette législation est assez frustrante. Comment peut-on attendre des entreprises qu'elles assument leurs responsabilités si les politiciens ne le font même pas eux-mêmes? Il n'y a pratiquement pas de voitures électriques dans le garage du Parlement!

Les voitures de société font l'objet de débats depuis des années. Le gouvernement Di Rupo a bricolé la solution de l'avantage de toute nature. Le gouvernement Michel a réformé l'impôt des sociétés et réduit la déductibilité des voitures de société. À travers tout le système d'émissions de CO₂, on ne peut déjà plus non plus utiliser la norme d'émissions NEDC. Il est regrettable qu'on n'ait pas attendu l'évaluation de la législation relative aux règles de déductibilité. La majorité veut encore introduire rapidement quelques règles plus punitives. Cela en dit long sur la sécurité juridique dans ce pays.

Les entreprises sont priées de s'adapter à une législation en perpétuelle évolution. Une évaluation

terug. De Staat is bol omdat dit Parlement maar niet genoeg krijgt van de klimaatsymboliek.

Om arbeid betaalbaar te houden, werd de bedrijfswagen een onderdeel van het loonpakket. Daarom zijn er 700.000 bedrijfswagens in ons land. Dat is 10 % van het wagenpark. De wagens hebben een gemiddelde leeftijd van 1,5 jaar. De 90 % privéwagens hebben een gemiddelde leeftijd van 10 jaar. Bedrijfswagens zijn dus jonge wagens met een lagere CO₂-uitstoot. Daarmee wil ik echter niet zeggen dat ik privéwagenbezit wil bestraffen, zoals de Vlaamse regering met haar klimaatplan van plan is.

Het doel van de regering is het behalen van de Europese doelstellingen in 2030. Hoewel de bedrijfswagens niet het grote probleem zijn, moeten de bedrijven ervoor opdraaien. Zij zullen de elektrische wagens daarna op de tweedehandsmarkt aan particulieren verkopen. De linkse partijen zijn al jarenlang jaloers op werknemers met bedrijfswagens terwijl zij het met een bakfiets moeten stellen. Als men minder wagens op de weg wil, dan moet men de belasting op werk aanpakken. Dat is de sleutel.

Alles wordt tegenwoordig gekaderd binnen de klimaatdoelstellingen. Vandaag beleeft de meerderheid alweer een hoogdag van klimaatsymboliek. Voor veel bedrijven is deze wetgeving echter een anticlimax. Hoe kan men verwachten dat bedrijven hun verantwoordelijkheid opnemen als politici het niet eens zelf doen? In de parkeergarage van het Parlement staan nauwelijks elektrische wagens!

De bedrijfswagens zijn al jaren het voorwerp van discussie. De regering Di-Rupo sleutelde aan het voordeel van alle aard. De regering-Michel hervormde de vennootschapsbelasting en verminderde de aftrekbaarheid van bedrijfswagens. Door het hele systeem van de CO₂-uitstoot mogen we ook al niet meer werken met de NEDC-uitstootnorm. Het is jammer dat men de evaluatie van de wetgeving rond de aftrekbaarheidsregels niet heeft afgewacht. De meerderheid wil snel nog wat straffere regels invoeren. Dat zegt veel over de rechtszekerheid in dit land.

De bedrijven moeten de steeds veranderende wetgeving maar kunnen volgen. In 2026 is er een

de la loi eu égard aux finances publiques est prévue en 2026. Cela signifie évidemment que cette loi sera à nouveau adaptée lorsqu'on se rendra compte qu'elle ne rapporte pas assez. Je n'ai d'ailleurs pas reçu de réponse à la question de savoir comment les recettes provenant des accises et de la TVA sur les carburants seraient compensées. Le manque de sécurité juridique est total. Il se peut que les règles de déductibilité soient à nouveau modifiées l'an prochain.

D'ailleurs, aujourd'hui, on ne trouve pratiquement pas de véhicules électriques dans les *showrooms* des concessionnaires automobiles. De nombreux modèles électriques commandés aujourd'hui ne seront livrés qu'en 2023. Certaines marques suspendent les commandes de voitures électriques, car la livraison ne peut être assurée en raison de la pénurie de puces électroniques. Sur quelle planète vivez-vous?

Pour un travailleur qui doit se déplacer toute la journée, il faudra acheter un modèle de voiture électrique plus onéreux, mais toutes les PME ne pourront pas se le permettre. Le gouvernement trompe la population lorsqu'il affirme qu'à l'avenir, les voitures électriques seront de moins en moins coûteuses. Une voiture électrique ne coûtera jamais moins cher qu'une voiture à moteur à combustion.

De même, aucune garantie ne peut être donnée sur le plan de l'offre.

Se pose en outre le problème de l'approvisionnement. Les investissements dans des bornes de recharge sont stimulés, mais uniquement s'ils font usage d'énergie renouvelable, alors que le gouvernement veut lui-même construire des centrales à gaz et que tous les trains ne circulent pas non plus au moyen d'énergie renouvelable. Cette politique entraînera une augmentation de la demande d'électricité, ce qui se traduira également par une hausse du prix de l'électricité domestique.

Aucune réponse n'est apportée concernant le défi de l'installation de suffisamment de bornes de recharge en milieu urbain.

Les véhicules électriques doivent apporter une solution à la politique énergétique défailante. En principe, je salue l'évolution technologique. Cependant, j'examine la technologie et le progrès sans porter d'œillères. L'évolution doit être réalisable et abordable, mais pour le moment nous allons trop vite en besogne. Le verdissement entraînera la paupérisation. Aujourd'hui se sont les entreprises qui paient les pots cassés.

évaluation van de wet gepland in het licht van de overheidsfinanciën. Dat betekent natuurlijk dat de wet opnieuw zal worden aangepast wanneer blijkt dat er te weinig geld in de kas komt. Ik heb immers geen antwoord gekregen op de vraag hoe men de inkomsten uit accijnzen en btw op brandstof wil compenseren. Er is geen enkele rechtszekerheid. Misschien komen er volgend jaar wel weer nieuwe aftrekregels.

Vandaag zijn er overigens amper elektrische wagens te vinden in de showrooms van autohandelaars. Veel vandaag bestelde elektrische modellen zullen pas in 2023 worden geleverd. Sommige merken zetten de bestellingen van elektrische wagens on hold omdat ze niet leverbaar zijn door het gebrek aan chips. Hoe wereldvreemd kan men zijn?

Voor iemand die de hele dag moet rondrijden, moet een duurder model van elektrische wagen worden aangekocht, maar niet alle kmo's kunnen dat betalen. De regering maakt de mensen wat wijs als ze zegt dat elektrische wagens op termijn goedkoper zullen worden. Een elektrische wagen zal nooit minder kosten dan een wagen met een verbrandingsmotor.

Ook op het vlak van het aanbod kunnen er geen garanties gegeven worden.

Dan is er het probleem van de bevoorrading. Investerings in laadpalen worden gestimuleerd, maar alleen als er hernieuwbare energie voor wordt gebruikt, terwijl de regering zelf gascentrales wil bouwen en de treinen toch ook niet allemaal op hernieuwbare energie rondrijden. Dit beleid zal leiden tot een hogere vraag naar elektriciteit, waardoor ook de huishoudelijke elektriciteit duurder zal worden.

Er worden geen antwoorden gegeven op de uitdaging om in een stedelijke omgeving in voldoende laadinfrastructuur te voorzien.

De elektrische wagens moeten het falende energiebeleid oplossen. In principe juich ik de technologische evolutie toe. Ik kijk evenwel naar technologie en vooruitgang zonder oogkleppen. De evolutie moet haalbaar en betaalbaar zijn, maar momenteel gaan we te snel. De vergroening zal leiden tot verarming. Vandaag zijn het de bedrijven die de rekening betalen.

Quel est le gain pour le climat si les voitures de société équipées d'un moteur à combustion qui circulent à l'heure actuelle sont expédiées massivement vers l'Afrique?

On mise à présent pleinement sur l'électrification des voitures. Les combustibles synthétiques neutres en carbone constituent-ils également une option? Quid de l'hydrogène? Il n'y est fait aucune référence dans le texte.

Le gouvernement aurait mieux fait de prendre des mesures contre les voitures très polluantes – les Hummers et les pick-ups – qui sont immatriculées en tant que véhicules utilitaires légers et bénéficient d'une déductibilité fiscale totale, ou contre les voitures hybrides qui ne sont pas rechargées et roulent uniquement au carburant.

Il y a quelques années, le gouvernement essayait encore de dissuader d'acheter des voitures au diesel, alors que la consommation d'une voiture au diesel récente est inférieure d'un tiers à celle d'une voiture à essence. Les Flamands ont acheté en masse des voitures à essence, et les voitures au diesel ont perdu leur valeur sur le marché des voitures d'occasion. Entre-temps, l'essence est plus chère à la pompe que le diesel. Les gens se sentent bernés. Un peu plus tard, tout le monde devait avoir une voiture hybride. Aujourd'hui, ces voitures sont mises sur un pied d'égalité avec les moteurs à combustion classiques. Tous les deux ans, le gouvernement propose quelque chose d'autre.

Les moteurs à combustion ne sont pas interdits, certes, mais les entreprises qui les utilisent sont très sévèrement sanctionnées. Quelle garantie les entreprises ont-elles que le gouvernement ne proposera pas à nouveau de nouvelles règles dans quelques années?

Si rouler en voiture devient hors de prix, les travailleurs ne seront pas épargnés. Une voiture de société fait partie du package salarial. Le gouvernement n'opte pas pour des solutions socialement acceptables ou pour la paix en présentant cette législation. Le fétichisme climatique l'a encore emporté sur la raison. Le coût de la vie des Flamands devient de plus en plus inabordable. Cette fois, ce sont les entreprises qui en font la dure expérience. Le Vlaams Belang ne soutiendra pas le projet de loi.

05.16 Marie-Christine Marghem (MR): Le présent projet de loi concerne plusieurs intérêts essentiels de notre État, à savoir la fiscalité, l'énergie et la politique climatique.

Als al die bedrijfswagens met een verbrandingmotor die nu rondrijden massaal verscheept worden naar Afrika, waar zit dan de klimaatwinst?

Alles wordt nu ingezet op de elektrificatie van wagens. Zijn koolstofneutrale synthetische brandstoffen ook een optie? Wat met waterstof? Daarover wordt met geen woord gerept.

De regering had beter iets ondernomen tegen de heel vervuilende wagens – de Hummers en de pick-ups – die als lichte vrachtwagens worden ingeschreven en volledige fiscale aftrekbaarheid genieten, of tegen hybride wagens die niet worden opgeladen en enkel op brandstof rijden.

Enkele jaren geleden probeerde de regering nog dieselwagens te ontraden, terwijl een recente dieselwagen een derde minder verbruikt dan een benzinewagen. De Vlaming kocht massaal benzinewagens en dieselwagens verloren hun waarde op de tweedehandsmarkt. Ondertussen is benzine duurder aan de pomp dan diesel. De mensen voelen zich bekocht. Vervolgens moest iedereen met een hybride wagen rijden. Vandaag worden deze wagens op een lijn gezet met de klassieke verbrandingsmotoren. Om de zoveel jaar komt de regering met iets anders aanzetten.

Verbrandingsmotoren worden niet verboden, maar de bedrijven worden er zeer zwaar voor afgestraft. Welke garantie hebben bedrijven dat de regering over enkele jaren niet opnieuw met nieuwe regels komt?

Door autorijden onbetaalbaar te maken, worden ook de werknemers getroffen. Een bedrijfswagen is een onderdeel van het loonpakket. De regering kiest niet voor sociaal aanvaardbare oplossingen of voor rust in de wetgeving. Het klimaatfetisjisme heeft het weer gewonnen van de ratio. Het leven van de Vlaming wordt steeds onbetaalbaarder. Deze keer zijn de bedrijven aan de beurt. Daar doet het Vlaams Belang niet aan mee.

05.16 Marie-Christine Marghem (MR): Dit wetsontwerp heeft betrekking op verschillende essentiële belangen van onze Staat, namelijk fiscaliteit, energie en klimaatbeleid.

Le texte est un compromis, conforme à l'accord de gouvernement qui prévoit que tous les nouveaux véhicules de société devront être neutres en carbone d'ici 2026, afin d'améliorer la qualité de l'air, de réduire l'impact climatique de nos transports et d'encourager l'innovation automobile.

L'accord de gouvernement prévoit également la création d'un cadre permettant aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société de recevoir un budget mobilité de leur employeur, afin de stimuler les alternatives de mobilité durable.

Le MR espère que les adaptations au budget mobilité permettront de remplir ces objectifs ambitieux, et de prolonger une politique que nous avons engagée sous le précédent gouvernement.

La réforme ne touche pas à la formule de l'avantage de toute nature dans le chef du travailleur. Ce dernier ne verra donc pas sa situation personnelle modifiée.

La réforme tient compte de la spécificité des véhicules utilitaires et des contraintes de la vie professionnelle des indépendants disposant de camionnettes ou de camions. Ces véhicules restent hors du champ de la loi, car le secteur des camionnettes électriques n'en est qu'à ses balbutiements technologiques.

Le projet contient aussi une clause de rendez-vous. Nous sommes en train d'effectuer une transition dans le cadre de laquelle différentes composantes de la majorité se font des concessions, qui créent des effets de droit. Il est impératif que ceux-ci soient évalués.

Un suivi annuel minutieux de l'évolution du marché des véhicules électriques sera donc effectué par le ministre des Finances. Les résultats feront l'objet d'une première discussion au sein d'un groupe de travail au troisième trimestre 2022. Le ministre des Finances effectuera aussi un suivi annuel du pouvoir d'achat et de la compétitivité des entreprises.

Ces procédures de contrôle sont essentielles, d'autant que nous parlons de matières très techniques sur lesquelles peu de gens ont une vue globale.

Ce projet de loi soulève des questions pratiques, comme la capacité du réseau de distribution d'électricité à absorber un tel choc, ou l'impact du

De tekst is een compromis, in overeenstemming met het regeerakkoord, waarin staat dat alle nieuwe bedrijfswagens tegen 2026 broeikasgasvrij moeten zijn teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren, de klimaatimpact van ons transport te verminderen en de innovatie in de autosector aan te moedigen.

In het regeerakkoord staat ook dat er een kader uitgewerkt zou worden waarbij werknemers die geen aanspraak kunnen maken op een bedrijfswagen een mobiliteitsbudget toegekend kunnen krijgen door hun werkgever, om zo duurzame mobiliteitsalternatieven te stimuleren.

De MR hoopt dat de aanpassingen aan het mobiliteitsbudget het mogelijk zullen maken deze ambitieuze doelstellingen waar te maken en dat ze ervoor zullen zorgen dat het beleid dat onder de vorige regering ingezet werd, voortgezet wordt.

Met de hervorming wordt er niet aan het voordeel van alle aard voor de werknemer geraakt. Zijn persoonlijke situatie verandert dus niet.

In de hervorming wordt er rekening gehouden met de specificiteit van de bedrijfsvoertuigen en dus met de vereisten van het beroep van de zelfstandigen die over bestel- of vrachtwagens beschikken. Die voertuigen blijven buiten het toepassingsgebied van de wet, aangezien de sector van de elektrische bestelwagens uit een technologisch gezichtspunt nog in de kinderschoenen staat.

Het wetsontwerp bevat ook een rendez-vousclausule. We maken een transitie door, in het kader waarvan verschillende partijen van de meerderheid bepaalde toegevingen aan elkaar doen, die rechtsgevolgen zullen hebben. Deze moeten geëvalueerd worden.

De minister van Financiën zal dus voor een minutieuze jaarlijkse monitoring van de evolutie van de markt van de elektrische voertuigen instaan. De resultaten zullen het voorwerp uitmaken van een eerste bespreking in een werkgroep tijdens het derde kwartaal van 2022. De minister van Financiën zal ook jaarlijks de koopkracht en het concurrentievermogen van de bedrijven opvolgen.

Die controleprocedures zijn van essentieel belang, temeer daar het hier gaat over zeer technische aangelegenheden waarover slechts weinigen een globaal overzicht hebben.

Dit wetsontwerp doet praktische vragen rijzen, zoals het vermogen van het elektriciteitsdistributienet om een dergelijke schok op te vangen, of de impact van

lieu de résidence sur la répartition et l'installation des bornes de recharge.

J'attire donc l'attention sur des éléments que la clause de rendez-vous nous permettra de garder constamment à l'œil. Tout d'abord, d'éventuels coûts budgétaires supplémentaires induits par le CRM, la norme énergétique et la dégressivité *offshore* de notre parc de production: pour alimenter toutes ces voitures électriques, il faudra produire plus d'électricité qu'aujourd'hui.

Ensuite, les gains attendus en termes de réduction des émissions de CO₂ posent la question de la projection énergétique faite par ce gouvernement, qui prévoit l'installation de centrales à gaz.

Les citoyens sont prêts à faire des efforts et à acheter une voiture hybride ou électrique, et sont incités à le faire. Mais ils sont nombreux à ne pas comprendre qu'alors même que nous leur demandons d'électrifier leur transport et de faire en sorte d'émettre le moins de CO₂ possible, nous nous apprêtons à ruiner tous leurs efforts en installant des centrales à gaz qui produisent quarante fois plus de CO₂ que nos centrales nucléaires! C'est un message qu'il est difficile de faire passer.

Le gouvernement va devoir faire preuve d'intelligence en termes de gestion de notre parc de production. Pour assurer notre sécurité d'approvisionnement, il convient de maintenir un parc qui émette le moins de CO₂ possible et qui soit suffisamment robuste pour faire face aux vagues de froid.

Nos pays voisins – France, Pays-Bas et Royaume-Uni – se tournent vers le nucléaire et n'ont pas énormément de surcapacité. Ils ne pourront peut-être pas nous envoyer de l'électricité lorsque nous en aurons besoin. En cas de grand froid, nous pourrions devoir acheter de l'électricité au prix fort. Et peut-être même n'en aurons-nous pas assez. Le cas échéant, nous pourrions dire adieu à nos voitures électriques et nous déplacer à pied.

Cette réforme est très ambitieuse pour le climat, pour la sécurité d'approvisionnement et pour la facture d'électricité de nos concitoyens.

Enfin, nous devons intégrer harmonieusement la réforme fiscale à cette réforme spécifique. Une tâche titanesque nous attend.

de woonplaats op de verdeling en installatie van oplaadpunten.

Ik vestig derhalve de aandacht op elementen die we dankzij de evaluatieclausule voortdurend in het oog kunnen houden. Ten eerste de mogelijke bijkomende budgettaire kosten ten gevolge van het CRM, de energienorm en de offshoredégressiviteit van ons productiepark. Om al die elektrische auto's van stroom te voorzien zal er meer elektriciteit moeten worden geproduceerd dan vandaag het geval is.

Ten tweede roept de verwachte vermindering van de CO₂-uitstoot vragen op over de energieprognose van de regering, die in de bouw van gascentrales voorziet.

De burgers zijn bereid om inspanningen te leveren en een plug-inhybride of een elektrische auto te kopen, en worden daartoe aangemoedigd. Er zijn echter ook veel mensen die niet begrijpen waarom we, terwijl we hun vragen om op elektrische voertuigen over te stappen en hun CO₂-uitstoot zoveel mogelijk te beperken, op het punt staan om al hun inspanningen teniet te doen door gascentrales te bouwen die veertig keer meer CO₂ uitstoten dan onze kerncentrales! Dat is een boodschap die men maar moeilijk verkocht krijgt.

De regering zal ons productieapparaat op een intelligente manier moeten beheren. Willen we de continuïteit van de energievoorziening garanderen, dan moet ons productiepark robuust genoeg zijn om koudegolven te doorstaan én ook zo weinig mogelijk CO₂ uitstoten.

Onze buurlanden – Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk – nemen hun toevlucht tot kernenergie en hun overcapaciteit is niet bijzonder groot. Zij zullen misschien niet in staat zijn om ons stroom te leveren als wij die nodig zullen hebben. Mogelijk zullen we bij strenge kou zeer veel geld moeten betalen voor elektriciteit. En misschien dreigen er zelfs stroomtekorten. In dat geval zullen we onze elektrische wagen mogen laten staan en zullen we met de benenwagen moeten gaan.

Dit is een zeer ambitieuze hervorming voor het klimaat, voor de continuïteit van de energievoorziening en voor de elektriciteitsfactuur van de mensen.

Ten slotte zullen we de belastinghervorming op een harmonieuze manier in deze specifieke hervorming moeten inpassen. Er wacht ons een titanenwerk.

Nous vous soutiendrons dans cette tâche titanessque.

Nous souhaitons organiser une large consultation sur cette réforme, non seulement avec le Conseil supérieur des Finances, mais aussi avec la société civile, y compris les fiscalistes et les entrepreneurs.

En ce début de sortie de crise sanitaire, les attentes des citoyens et des entreprises sont énormes. Notre tâche par rapport à cette réforme revêt donc un aspect émotionnel.

Il faut baisser l'impôt sur le travail, qui reste parmi les plus élevés au monde. Le précédent gouvernement y a contribué. Cette réduction doit profiter à tous les travailleurs et pas uniquement aux très bas revenus, sans viser la classe moyenne! Il ne faut pas oublier les fonctionnaires, les employés et les indépendants, petits et grands.

Tous les objectifs doivent concourir à l'augmentation du taux d'emploi, à l'encouragement de l'entreprise, à la volonté d'être actif pour participer à la redistribution, ainsi qu'à la stimulation des investissements.

05.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Le débat concernant les voitures de société suscite souvent de vives émotions, tant chez les travailleurs qui bénéficient ou non d'une voiture de société que chez les responsables politiques. Trop souvent, on en arrive à des slogans simplistes comme l'affirmation selon laquelle "les autorités gaspillent des milliards de subsides en voitures de société". C'est en partie vrai mais supprimer ce système ne permettrait certainement pas de récupérer tous ces moyens au profit des caisses de l'État ou de la sécurité sociale. Une telle mesure aurait d'ailleurs un impact très important soit sur le salaire des travailleurs concernés, soit sur la structure de coûts des employeurs.

C'est la raison pour laquelle le système des voitures de société ne peut qu'être repensé dans le cadre de la grande réforme fiscale que prépare le ministre des Finances.

Le système actuel a en effet des effets importants sur la mobilité et le climat mais il comporte également un avantage: nous pouvons en faire un levier pour verdir notre mobilité. À partir de 2026, les véhicules de société zéro émission seront la norme. Le régime de déduction fiscale pour les

Wij zullen u in dat titanenwerk steunen.

Wij willen een brede raadpleging over die hervorming organiseren, niet alleen met de Hoge Raad van Financiën, maar ook met het maatschappelijke middenveld, met inbegrip van fiscalisten en ondernemers.

Nu we net uit de coronacrisis komen, koesteren de burgers en de bedrijven torenhoge verwachtingen. Onze taak in het kader van deze hervorming omvat dus ook een emotioneel aspect.

De belasting op arbeid, die in ons land bij de hoogste ter wereld is, moet naar beneden. De vorige regering heeft daartoe bijgedragen. Die vermindering moet aan alle werknemers ten goede komen en niet alleen aan de laagste lonen, waarbij de middenklasse uit het oog wordt verloren! We mogen de ambtenaren, de loontrekkenden en de kleine ondernemers en grote bedrijven niet vergeten.

Al deze doelstellingen moeten bijdragen tot het optrekken van de werkgelegenheidsgraad, het aanmoedigen van de ondernemingszin, het streven om actief te zijn en mee te werken aan de herverdeling en aan het stimuleren van investeringen.

05.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Het debat over de bedrijfswagens wordt dikwijls heel emotioneel gevoerd, zowel door werknemers met of zonder bedrijfswagen als door politici. Al te vaak vervalt men daarbij tot simplistische slogans, zoals de stelling "dat de overheid miljarden aan subsidies verspilt aan die bedrijfswagens". Daar schuilt een stukje waarheid in, maar het schrappen van het systeem zou zeker niet zomaar leiden tot het recupereren van al die middelen voor de staatskas of de sociale zekerheid. Dat zou immers zeer zware gevolgen hebben, ofwel voor het loon van de betrokken werknemers, ofwel voor de kostenstructuur van de werkgevers.

Om die reden kan het systeem van bedrijfswagens alleen worden herdacht in het kader van de grote fiscale hervorming die de minister van Financiën voorbereidt.

Dat het huidige systeem belangrijke effecten heeft voor onze mobiliteit en voor het klimaat, heeft echter ook een voordeel: we kunnen er een hefboom van maken om onze mobiliteit te vergroenen. Vanaf 2026 worden emissievrije bedrijfswagens de norm. De belastingaftrek voor

nouvelles voitures de société diesel ou essence sera graduellement démantelé et disparaîtra entièrement à partir de 2026. La carte essence pour les combustibles fossiles disparaîtra également tandis que la cotisation de solidarité CO₂ pour les voitures de société avec un moteur à combustion interne augmentera. Grâce à ces mesures, l'utilisation de véhicules polluants ne sera plus encouragée et nos émissions de CO₂ seront réduites de pas moins de 13 millions de tonnes. Par ailleurs, les travailleurs concernés ne perdront pas de pouvoir d'achat et ne verront pas leurs impôts augmenter. Enfin, de la sorte, nous créons également un climat d'investissement prévisible pour les entreprises qui sont impliquées dans la transition environnementale comme Audi, Volvo ou Umicore.

Les investissements en bornes de recharge sont-ils faibles parce que les véhicules électriques sont peu nombreux ou les véhicules électriques sont-ils peu nombreux parce que peu de bornes de recharge sont disponibles? Ce paradoxe de l'œuf et de la poule s'éclairera en offrant aux investisseurs en bornes de recharge un cadre stable comportant un mécanisme de soutien supplémentaire pour le déploiement accéléré de bornes de recharge.

Il y a deux ans à peine, lors des élections de 2019, cette réforme paraissait encore impossible à réaliser. Aujourd'hui, ce projet bénéficie d'un large soutien. Selon William Todts, de Transport & Environment, il s'agit même de la mesure la plus significative de ces dix dernières années.

Toutefois, cette réforme n'est pas non plus l'œuf de Colomb. Ce système entraîne un verdissement de notre parc de véhicules, ce dont nous nous réjouissons, mais il n'offrira pas de solution durable à notre mobilité étant donné qu'il aura encore trop d'effets négatifs. Ainsi, les véhicules de société parcourent davantage de kilomètres que les autres voitures et cette réalité est logique puisque les bénéficiaires ont intérêt à les utiliser un maximum. De plus, les travailleurs disposant d'une voiture de société ne sont pas encouragés à utiliser d'autres moyens de transport. Ces derniers leur coûteraient en effet plus cher, alors que leur voiture de société est mise à leur disposition presque gratuitement.

Par cette réforme, nous ne modifions en rien l'automatisme qui consiste à prendre la voiture pour tous les déplacements ni les conséquences de ce comportement sur notre espace public. Les voitures de société sont d'ailleurs surreprésentées dans les embouteillages.

nouwe bedrijfswagens op diesel of benzine wordt vanaf 2023 stapsgewijs afgebouwd en verdwijnt volledig vanaf 2026. Ook de tankkaart voor fossiele brandstoffen zal verdwijnen terwijl de CO₂-solidariteitsbijdrage voor bedrijfswagens met een verbrandingsmotor zal stijgen. Daardoor zullen vervuilende wagens niet langer worden ondersteund en verminderen we onze CO₂-uitstoot met maar liefst 13 miljoen ton. Bovendien doen we dat zonder koopkrachtverlies of zonder een belastingverhoging voor de betrokken werknemers. Ook creëren we hiermee een voorspelbaar investeringsklimaat voor de bedrijven die bij de transitie betrokken zijn, zoals Audi, Volvo of Umicore.

Wordt er vandaag weinig geïnvesteerd in laadinfrastructuur omdat er weinig elektrische wagens zijn, of zijn er weinig elektrische wagens omdat er nog maar weinig laadpalen zijn? Ook dat kip-of-eiprobleem doorbreken we door investeerders in laadinfrastructuur een stabiel kader te bieden, met een bijkomend ondersteuningsmechanisme voor de versnelde uitrol van laadpalen.

Nauwelijks twee jaar geleden, bij de verkiezingen van 2019, leek het nog een onmogelijke hervorming, vandaag wordt dit ontwerp breed ondersteund. Volgens William Todts van Transport & Environment gaat het zelfs om de meest significante maatregel die in tien jaar is genomen.

Toch is ook deze hervorming niet het ei van Columbus. Het is positief dat we met dit systeem ons wagenpark vergroenen, maar het is geen duurzame oplossing voor onze mobiliteit. Daarvoor zijn er nog te veel negatieve effecten. Zo rijden bedrijfswagens meer kilometers dan andere wagens, wat logisch is: hoe meer die wordt gebruikt, hoe voordeliger het is voor de begunstigde. Ook wordt een werknemer met een bedrijfswagen ontmoedigd om andere vervoermiddelen te gebruiken. Dat zou hem immers geld kosten, terwijl de bedrijfswagen bijna gratis ter beschikking staat.

Met deze hervorming veranderen we niets aan het automatisme om voor alle verplaatsingen de auto te nemen, met alle gevolgen van dien voor onze publieke ruimte. Bedrijfswagens zijn trouwens oververtegenwoordigd in de files.

À l'heure actuelle, la plupart des voitures de société roulent encore au diesel, ce qui a un impact important sur la qualité de l'air. En outre, elles sont généralement plus grandes et plus lourdes que les voitures privées, ce qui a une incidence négative sur les émissions, l'occupation de l'espace et la sécurité routière.

Il existe dès lors suffisamment de raisons de chercher des solutions alternatives. À cet effet, il peut être recouru au budget mobilité, qui permet, à somme égale, d'augmenter la mobilité. Chacun pourra alors évaluer lui-même quelle combinaison de moyens de transport constitue le meilleur choix pour lui. Cela permet en outre de briser l'automatisme de la voiture. D'ailleurs, un groupe croissant de jeunes citoyens ne souhaitent plus que leur rémunération comprenne une voiture. Ils optent pour les transports publics ou pour la mobilité partagée et ne veulent pas disposer de leur propre voiture pour laquelle ils devraient chercher quotidiennement une place de parking coûteuse.

Il existe donc assurément un potentiel pour faire du budget mobilité un succès, même si à l'heure actuelle, deux ans après son introduction, cela n'est pas encore le cas. Il y est très peu recouru comme alternative à la voiture de société. Toutefois, les esprits mûrissent rapidement. Les entreprises sont de plus en plus nombreuses à réformer leur politique en matière de mobilité, le climat et la durabilité étant également devenus des défis importants pour elles. Les sociétés de leasing se transforment de plus en plus souvent en opérateurs de la mobilité multimodale.

Des start-up développent des applications pour rendre la mobilité partagée plus facilement accessible, avec le concept de *Mobility as a Service*. Le budget mobilité peut servir de levier pour favoriser ces évolutions.

La mise en place du budget mobilité s'est accompagnée de la création d'un site web, reprenant des FAQ. Grâce à ce site, nous avons mis le doigt sur les éléments problématiques sur lesquels nous devons travailler afin de rendre le budget mobilité plus attractif. Dans ce projet de loi, nous essayons également d'y apporter une réponse en simplifiant, en flexibilisant et en élargissant le système. Par exemple, nous incluons le coût du parking dans les gares dans le budget de la mobilité afin d'encourager la combinaison des modes de transport. Nous instaurons également la possibilité de recevoir une prime pour les déplacements à pied et élargissons les types d'appareils de transport électriques éligibles. Les abonnements des membres de la famille pour les transports publics

Vandaag rijden de meeste bedrijfswagens nog op diesel, met een belangrijke impact op de luchtkwaliteit. Ze zijn meestal ook groter en zwaarder dan privéwagens, wat de uitstoot, het ruimtebeslag en de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

Er zijn bijgevolg genoeg redenen om te zoeken naar alternatieven. Daarvoor kan het mobiliteitsbudget worden ingezet, dat met hetzelfde geld meer mobiliteit mogelijk maakt. Iedereen zal dan zelf kunnen afwegen welke combinatie van vervoermiddelen voor hem of haar de beste keuze is. En daarmee wordt het automatisme van de wagen doorbroken. Een groeiende groep jonge stedelingen wenst trouwens geen wagen meer in het loonpakket. Zij kiezen voor het openbaar vervoer of voor deelmobiliteit en ze willen geen eigen wagen waarvoor ze dagelijks een dure parkeerplaats moeten zoeken.

Er is dus zeker een potentieel om van het mobiliteitsbudget een succes te maken, hoewel dat vandaag, twee jaar na de invoering, nog niet het geval is. Het wordt heel weinig ingezet als alternatief voor de bedrijfswagen. De geesten rijpen echter snel. Steeds meer bedrijven hervormen hun mobiliteitsbeleid, omdat klimaat en duurzaamheid ook voor hen belangrijke uitdagingen zijn geworden. Leasefirma's transformeren zich steeds vaker tot multimodale mobiliteitsoperatoren.

Start-ups ontwikkelen apps om deelmobiliteit vlotter toegankelijk te maken, met Mobility as a Service. Voor al die ontwikkelingen kan het mobiliteitsbudget een hefboom zijn.

Bij de invoering van het mobiliteitsbudget werd er ook een bijhorende website met FAQ's opgericht. Dankzij die website hebben we geleerd welke pijnpunten moeten worden weggewerkt om het mobiliteitsbudget aantrekkelijker te maken. In dit wetsontwerp proberen we ook daarop een antwoord te bieden door het systeem te vereenvoudigen, te flexibiliseren en te verruimen. Zo nemen we parkeerkosten aan stations op in het mobiliteitsbudget om het combineren van vervoermodi te stimuleren. Ook maken we een voetgangerspremie mogelijk en komen voortaan meer elektrische transporttoestellen in aanmerking. Abonnementen van gezinsleden voor het openbaar vervoer kunnen worden gefinancierd via het mobiliteitsbudget, als alternatief voor het gebruik

peuvent être financés via le budget mobilité et constituer ainsi une alternative à l'utilisation de la voiture de société dans le cadre familial.

Le calcul du coût global de possession (*total cost of ownership* – TCO), qui détermine le montant du budget mobilité, est simplifié. Jusqu'à présent, les travailleurs ne pouvaient opter pour le budget mobilité qu'après avoir disposé pendant un an d'une voiture de société, mais cette condition est supprimée.

Nous aurions voulu relever la période de 36 mois pour les employeurs, mais les partenaires sociaux ont voulu la conserver pour combattre tout abus. Nous respectons leur avis, mais nous vérifierons à l'avenir quelles dispositions anti-abus constituent un obstacle à la réussite du budget mobilité. Nous sommes toutefois convaincus que les modifications apportées au budget mobilité permettront à celui-ci de remplacer plus avantageusement la voiture de société.

Ce projet de loi crée un cadre important pour notre mobilité future. Il accélère l'évolution vers un parc de voitures de société zéro émission, ce qui est une bonne nouvelle pour notre climat et pour la qualité de l'air. Avec ce projet de loi, nous encourageons également la transition d'une utilisation unimodale de la voiture à une utilisation multimodale de celle-ci.

Ce projet est le fruit d'une bonne coopération au sein de la coalition. Son adoption sera d'une grande importance pour le climat et pour notre mobilité future. Nous l'adopterons avec enthousiasme.

Président: André Flahaut

05.18 Marco Van Hees (PVDA-PTB): La majorité annonce une grande réforme fiscale. Le ministre des Finances ne cesse de répéter qu'elle limitera drastiquement les déductions qui complexifient notre système fiscal tout en étant injustes pour les contribuables. Or, avant même d'en apercevoir les contours, ce projet de loi bétonne l'une des principales niches fiscales que sont les voitures de société. C'est paradoxal!

Si cette grande réforme arrive dans quelques mois, il sera difficile de revenir sur cette niche, qui constitue un immense cadeau au patronat. Il peut ainsi rémunérer ses travailleurs sans verser une partie de leur salaire à la sécurité sociale et au fisc. Cela représente 3,75 milliards d'euros par an.

van de bedrijfswagen in gezinsverband.

De berekening van de *total cost of ownership* (TCO), die het bedrag van het mobiliteitsbudget bepaalt, wordt vereenvoudigd. Tot nu toe moesten werknemers eerst een jaar rijden met een bedrijfswagen om in aanmerking te komen voor het mobiliteitsbudget, maar die drempel wordt geschrapt.

We hadden wel de wachttermijn van 36 maanden voor de werkgevers graag opgetrokken, maar de sociale partners wilden hem behouden om misbruik tegen te gaan. Wij respecteren dat, maar we willen in de toekomst wel nagaan welke antimisbruikbepalingen een hindernis vormen om het mobiliteitsbudget tot een succes te maken. We zijn er wel van overtuigd dat de aanpassingen van het mobiliteitsbudget een aantrekkelijker alternatief voor de bedrijfswagen uitmaken.

Dit wetsontwerp schept een belangrijk kader voor onze toekomstige mobiliteit. De stap naar een bedrijfswagenpark zonder uitstoot wordt versneld en dat is goed nieuws voor ons klimaat en voor de luchtkwaliteit. Met dit ontwerp moedigen we ook de transitie van unimodaal tot multimodaal autogebruik aan.

Dit ontwerp is het product van een goede samenwerking binnen de coalitie. De goedkeuring ervan zal van grote betekenis zijn voor het klimaat en voor onze toekomstige mobiliteit. Wij zullen het alvast met enthousiasme goedkeuren.

Voorzitter: André Flahaut

05.18 Marco Van Hees (PVDA-PTB): De meerderheid kondigt een grote fiscale hervorming aan. De minister van Financiën blijft erop hameren dat de aftrekmogelijkheden die ons belastingstelsel complex maken en onrechtvaardig zijn voor de belastingbetaler, dankzij die hervorming drastisch ingeperkt zullen worden. Maar nog voordat de contouren van die hervorming aangegeven werden, wordt een van de belangrijkste fiscale gunstregelingen, namelijk de bedrijfswagens, in dit wetsontwerp verankerd. Dat staat haaks op elkaar!

Als die grote hervorming over enkele maanden voorgesteld wordt, zal het moeilijk zijn om die regeling, die een enorm cadeau voor de werkgevers is, terug te draaien. Zo kunnen de werkgevers immers hun werknemers betalen zonder een deel van hun loon te moeten doorstorten aan de sociale

zekerheid en de fiscus. Het gaat over een bedrag van 3,75 miljard euro per jaar.

De plus, cette niche fiscale est socialement injuste: 51 % des voitures de société reviennent aux 10 % des revenus les plus élevés; la proportion atteint 82 % des 30 % des revenus les plus élevés. Il y a aussi une discrimination de genre: trois quarts sont à la disposition d'hommes.

Avec l'arrêté Dermagne, le gouvernement a bloqué l'augmentation des salaires. Dès lors, les rémunérations alternatives sont un moyen détourné d'en obtenir une. La voiture de société se développe de plus en plus, au détriment de la sécurité sociale et des finances publiques.

Ces systèmes relèvent d'une sorte de paternalisme salarial du patronat, qui rappelle le 19^e siècle, lorsque le patron retenait une partie du salaire de l'ouvrier pour payer le logement qui lui appartenait.

Le PTB défend l'abandon progressif de ce système et l'augmentation du salaire brut pour les travailleurs. L'avantage net serait calculé et l'employeur verserait le montant brut pour que le salarié ait le même montant net.

La majorité se targue d'une évolution positive avec les voitures de société électriques, mais cela permet surtout de bétonner ce système! Elle suit ainsi le plan du lobby des multinationales européennes de l'automobile: tout miser sur ce type de véhicule pour continuer à produire plus d'automobiles.

La voiture électrique n'est pas la panacée: elle ne résout pas les embouteillages et les milliards dépensés pour financer ce système ne sont pas utilisés pour développer les transports en commun. Le gouvernement ferme les gares au lieu d'en ouvrir. Les cheminots dénoncent le sous-financement des transports ferroviaires. Il n'y a pas d'alternative, comme au Luxembourg où il y a la gratuité.

En outre, l'impact environnemental de la voiture électrique est catastrophique. Les processus d'extraction des métaux nécessaires à leur fabrication sont extrêmement polluants.

Bovendien is dit fiscale achterpoortje sociaal onrechtvaardig: 51 % van de bedrijfswagens komt toe aan de 10 % hoogste inkomstensen. Dat percentage loopt op tot 82 % bij de 30 % hoogste inkomstensen. Er is ook discriminatie op grond van geslacht: driekwart van de bedrijfswagens staat ter beschikking van mannen.

Met het besluit-Dermagne heeft de regering loonsverhogingen onmogelijk gemaakt. Alternatieve beloningsvormen zijn dan ook een slinkse manier om een loonsverhoging te krijgen. Het systeem van de bedrijfswagens breidt zich steeds meer uit, ten koste van de sociale zekerheid en de overheidsfinanciën.

Dergelijke systemen passen in een soort van paternalisme van de werkgevers op het vlak van lonen, dat doet terugdenken aan de negentiende eeuw, toen de werkgever een deel van het loon van de arbeider inhield om de huisvesting te betalen die hij ter beschikking van zijn werknemer stelde.

De PVDA verdedigt de geleidelijke afschaffing van dit systeem en de verhoging van het brutoloon van werknemers. Er zou berekend worden hoeveel het voordeel van de bedrijfswagen netto bedraagt en de werkgever zou het brutobedrag betalen zodat de werkgever hetzelfde nettobedrag zou krijgen.

De meerderheid gaat er prat op dat elektrische bedrijfswagens een positieve ontwikkeling inluiden, maar ze maakt het vooral mogelijk op die wijze dat systeem te bestendigen! Ze volgt daarmee het plan van de lobby van de Europese multinationals uit de automobielsector: alles inzetten op dit type voertuig om meer auto's te kunnen blijven produceren.

De elektrische auto is geen wondermiddel. Hij biedt geen oplossing voor de verkeersopstoppingen en de miljarden euro's die worden uitgegeven om dit systeem te financieren, worden niet gebruikt om het openbaar vervoer te ontwikkelen. De regering sluit stations in plaats van ze te openen. De spoorwegarbeiders hekelen de onderfinanciering van het spoorvervoer. Er is geen alternatief zoals in Luxemburg, waar het openbaar vervoer gratis is.

Bovendien is de impact van de elektrische auto op het milieu catastrofaal. De procedés voor de ontginning van de metalen die voor de productie van elektrische voertuigen noodzakelijk zijn, zijn hoogst vervuilend.

05.19 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je ne

05.19 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Het

peux laisser dire que le gouvernement ne fait rien pour les transports en commun. C'est faux! Je l'ai démontré lors de la discussion du State of the Union. Monsieur Van Hees, votre manière de faire de la politique devient préoccupante!

Les chiffres sont têtus. Il est faux de dire que ce gouvernement ne fait rien pour le rail! Certes, on peut toujours faire mieux. D'ailleurs, j'attends vos propositions. Je ne laisserai plus votre parti propager de fausses informations!

05.20 Kurt Ravyts (VB): J'espérais en apprendre davantage sur la vision du PVDA-PTB concernant l'électrification du parc automobile, en ce compris le parc automobile privé. Quelle est la situation en la matière en Wallonie? Les particuliers y pâtissent-ils également des décisions prises par leur gouvernement régional, comme c'est le cas en Flandre? Les zones rurales sont tout de même nombreuses en Wallonie.

Soit dit en passant, M. Vandenbroucke, le premier ministre a récemment salué avec grand enthousiasme la production à l'usine Volvo de Gand de la Volvo C40 (Recharge), le plus petit modèle électrique de Volvo. La valeur catalogue du véhicule s'élève à quelque 60 000 euros!

05.21 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Vos chiffres sont faux! Comme le ministre des Transports, vous mélangez les investissements et les dépenses courantes. Il faut revoir ces notions élémentaires. Je le démontrerai lors des débats budgétaires.

Les navetteurs tirent la sonnette d'alarme. Les cheminots disent ne plus pouvoir travailler avec un tel sous-financement. Même Infrabel dit que son budget est insuffisant. Je n'ai pas préparé tous les chiffres, mais vous non plus...

05.22 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): C'est grave! Vous n'avez pas les chiffres mais vous concluez que rien n'est fait pour la SNCB. Moi, je vous corrige lorsque vous dites des choses fausses.

05.23 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Lors des débats budgétaires, je vous démontrerai que vos chiffres sont faux.

L'impact environnemental de la voiture électrique est catastrophique. La production d'une tonne de lithium consomme deux milliards de litres d'eau! La batterie d'une Tesla contient 15 kilos de lithium. Pour produire 66 Tesla, il faut deux milliards de

klopt niet dat de regering niets doet voor het openbaar vervoer. Dat is niet waar! Ik heb dat tijdens de bespreking van de State of the Union aangetoond. Mijnheer Van Hees, de manier waarop u politiek bedrijft, neemt verontrustende vormen aan!

Cijfers liegen niet. Zeggen dat deze regering niets doet voor het spoor is onjuist! Uiteraard kan er altijd meer gedaan worden. Ik wacht overigens op uw voorstellen. Ik laat uw partij niet langer verkeerde informatie de wereld insturen!

05.20 Kurt Ravyts (VB): Ik had gehoopt meer te vernemen over de visie van de PVDA-PTB inzake de elektrificatie van het wagenpark, ook de particuliere. Hoe is de toestand ter zake in Wallonië? Krijgen de particulieren het daar ook hard te verduren van hun gewestregering, zoals in Vlaanderen? In Wallonië zijn er toch veel rurale gebieden.

En, mijnheer Vandenbroucke, dit tussen haakjes: een tijdje geleden ging de premier de productie van de Volvo C40 (Recharge), het kleinste elektrische model van Volvo, enthousiast toejuichen in de fabriek in Gent. Cataloguswaarde van die auto: zo'n 60.000 euro!

05.21 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Uw cijfers zijn fout! Net als de minister van Mobiliteit verwacht u de investeringen met de lopende uitgaven. U moet duidelijk het onderscheid maken tussen die basisbegrippen. Ik zal dat tijdens de begrotingsdebatten aantonen.

De treinreizigers luiden de alarmbel. Het spoorwegpersoneel zegt dat het niet meer kan werken met zo een ondermaatse financiering. Zelfs Infrabel verklaart dat zijn budget ontoereikend is. Ik heb niet alle cijfers voorbereid, maar u evenmin.

05.22 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Dit is een zeer kwalijke zaak! U hebt geen cijfers, maar u besluit dat er niets voor de NMBS gedaan wordt. Ik verbeter u, wanneer u dingen zegt die niet kloppen.

05.23 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Ik zal u tijdens de begrotingsdebatten aantonen dat uw cijfers niet kloppen.

Elektrische wagens hebben een rampzalige milieu-impact. De productie van een ton lithium vergt 2 miljard liter water! De batterij van een Tesla bevat 15 kilogram lithium. Voor de productie van 66 Tesla's is er 2 miljard liter water nodig om het

litres d'eau pour extraire le lithium, sans compter l'extraction des autres métaux qui provoquent aussi des pollutions graves des sols et des eaux.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les conséquences de la fabrication de voitures électriques en termes de pollution sont loin d'être négligeables. La demande des métaux rares nécessaires à la fabrication des batteries va exploser, avec des risques réels de déstabilisation ou même de guerre dans les pays producteurs.

En conclusion, l'alternative que nous présentons au PTB consiste d'une part à offrir aux automobilistes une alternative crédible en termes de transports en commun nombreux et moins chers, voire gratuits; et d'autre part à supprimer les voitures de société mais en augmentant le salaire brut pour que le travailleur touche en net l'équivalent.

05.24 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Les 700 000 voitures de société, qui parcourent traditionnellement bien plus de kilomètres que les voitures particulières, constituent bel et bien un inconvénient objectif. Elles sont responsables de davantage d'émissions et se retrouvent bien plus souvent dans les embouteillages. L'avantage est que la composition de ce parc de voitures de société est fortement influencée par les conditions de l'avantage fiscal qui y est lié. Le gouvernement utilise à présent ce levier fiscal pour supprimer rapidement les émissions liées au parc de voitures de société. Ces voitures de société représentent 20 % du total des émissions de CO₂ du parc automobile belge. Par ailleurs, la voiture de société "zéro émission" de demain deviendra également la voiture particulière zéro émission d'après-demain.

Nous n'avons guère d'autres choix. Nous nous sommes engagés à fournir des efforts importants en matière de climat et à atteindre des objectifs. Au terme de la conférence de Glasgow, nous devons probablement redoubler d'efforts car les inondations de cet été ont démontré que nous n'étions pas immunisés contre les conséquences des changements climatiques. La mesure à l'examen nous permettra de réduire substantiellement nos émissions de gaz à effet de serre. Une diminution progressive de l'avantage fiscal et une augmentation de la cotisation ONSS, y compris pour les voitures zéro émission, permettront d'éviter que la transition vers des voitures zéro émission ne creuse un trou dans les caisses de l'État. Il est toutefois impossible de prévoir cette évolution jusque dans les moindres détails. Nous devons donc mettre en place un suivi permanent, qui comprendra une évaluation en profondeur en 2026.

lithium te ontginnen, om nog te zwijgen van de ontginning van de andere metalen, die ook ernstige bodem- en waterverontreiniging veroorzaakt.

Volgens het Europees Milieuagentschap heeft de productie van elektrische voertuigen aanzienlijke gevolgen op het stuk van vervuiling. De vraag naar zeldzame metalen die nodig zijn voor de productie van batterijen zal explosief toenemen, met een reëel risico op destabilisering van of zelfs oorlogen in de producerende landen tot gevolg.

Tot slot bestaat de oplossing die de PVDA voorstelt er enerzijds in om de automobilisten een geloofwaardig alternatief aan te bieden in de vorm van een goed uitgebouwd en goedkoop en zelfs gratis openbaar vervoer en anderzijds de salarismwagens af te schaffen maar het brutoloon te verhogen zodat de werknemers het equivalente bedrag netto ontvangen.

05.24 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De 700.000 bedrijfswagens, die traditioneel heel wat meer kilometers maken dan gewone wagens in particulier bezit, vormen wel degelijk een objectief nadeel. Zij stoten meer uit en staan heel wat vaker in de file. Het voordeel is dat de samenstelling ervan zeer sterk wordt gestuurd door de voorwaarden van het belastingvoordeel dat eraan vastgekoppeld is. De regering gebruikt nu die fiscale hefboom om de vloot bedrijfswagens op korte termijn emissievrij te maken. Die vloot is goed voor 20 % van de totale CO₂-uitstoot van het Belgische wagenpark. Bovendien is de emissievrije bedrijfswagen van morgen meteen ook de emissievrije particuliere wagen van overmorgen.

Wij hebben niet veel andere keuzes. Wij hebben ons verbonden tot forse inspanningen voor het klimaat en tot resultaatsverbintenissen en zullen na Glasgow wellicht nog een stevige tand moeten bijzetten, want de overstromingen van deze zomer tonen aan dat wij niet immuun zijn voor de gevolgen van de klimaatverandering. Met deze maatregel kunnen we onze broeikasgasuitstoot op korte termijn substantieel verminderen. Door een in de tijd dalend fiscaal voordeel en een toenemende RSZ-bijdrage, ook voor emissievrije wagens, slaat de verschuiving naar emissievrije wagens geen gat in de staatskas. We kunnen die evolutie echter niet tot de komma voorspellen. Daarom zullen wij ze permanent moeten monitoren, inclusief een grondige evaluatie in 2026. Hierop werd aangedrongen door de sociale partners.

Les partenaires sociaux ont insisté sur ce point.

Nous accélérons une évolution irréversible qui est d'ailleurs déjà en marche. Nous tirerons un avantage maximal de cette adaptation proactive du régime fiscal en termes de réduction d'émissions

Cette mesure entraînera également des avantages macroéconomiques puisqu'elle permettra de stimuler les investissements dans la mobilité verte, non seulement dans les voitures, mais par exemple également dans les infrastructures de recharge publiques et dans l'électrification de notre secteur du transport de fret. Le projet contient également des initiatives à ce sujet.

Je suis stupéfait d'entendre les commentaires de certains défenseurs autodéclarés de l'innovation et du progrès et leurs appels à ne surtout pas participer à cette évolution. Nous devons absolument contribuer à l'électrification de notre mobilité et pour ce faire, je préfère que nous prenions nous-mêmes les rênes.

Cette mesure générera des avantages directs sur le plan des émissions de gaz à effet de serre et des avantages indirects en termes de croissance économique durable. De plus, elle est conçue de telle sorte qu'elle exclura tout choc budgétaire et permettra des adaptations par le biais du monitoring permanent et d'une évaluation approfondie.

05.25 Björn Anseeuw (N-VA): M. Vandenbroucke n'a pas peur des euphémismes lorsqu'il parle d'exclure tout "choc budgétaire". Il s'agit bel et bien d'une grande opération qui fera rentrer davantage d'argent dans les caisses de l'État. Dans son estimation, le ministre Vandenbroucke évoque un doublement des recettes de cotisations sociales entre la mi-2023 et 2026.

Le parc de véhicules doit verdir, mais il faut se poser la question de savoir si ce verdissement pourra se dérouler d'une manière réfléchie et intelligente. C'est sur ce point que nos opinions divergent. Nous mettons de nombreuses personnes au pied du mur car elles n'auront pas le temps de faire le nécessaire pour échapper à ces cotisations sociales supplémentaires.

Les budgets pour les voitures de société ne sont aujourd'hui pas élaborés en fonction des véhicules électriques beaucoup plus onéreux. Les véhicules électriques ne deviendront pas soudainement très bon marché d'ici un an et demi. Un certain nombre de personnes – ne disposant pas d'une allée ou

Wij versnellen een onomkeerbare evolutie die trouwens al volop aan de gang is. Dankzij deze proactieve aanpassing van het fiscaal regime kunnen we maximaal ons voordeel doen inzake emissiereducties.

Er zijn daarnaast ook macro-economische voordelen: het stimuleren van investeringen in groene mobiliteit, niet alleen in wagens, maar bijvoorbeeld ook in publiek beschikbare laadinfrastructuur en in de elektrificatie van onze vrachtsector. Ook daarover staan er maatregelen in het ontwerp.

Ik sta wel versteld van bepaalde commentaren van zelfverklaarde believers in innovatie en vooruitgang en van hun oproepen om vooral niet mee te doen met die evolutie. Wij moeten absoluut meegaan in het verhaal van de elektrificatie van onze mobiliteit en dan kies ik ervoor om dat zelf in handen te hebben.

De maatregel betekent directe winst op het vlak van broeikasgasemissies en indirecte winst voor een duurzame economische groei, bovendien zo geconcipieerd dat budgettaire schokken uitgesloten zijn en bijstellingen mogelijk zijn via permanente monitoring en een grondige evaluatie.

05.25 Björn Anseeuw (N-VA): De heer Vandenbroucke gebruikt een eufemisme als hij spreekt over "het uitgesloten zijn van budgettaire schokken". Het gaat wel degelijk om een grote plusoperatie voor de staatskas. Minister Vandenbroucke heeft het in zijn raming over een verdubbeling van de inkomsten uit sociale bijdragen tussen half 2023 en 2026.

De discussie is niet of het wagenpark moet vergroenen, maar of men dat op een doordachte en verstandige manier kan doen. Wij verschillen daarover van mening. Men zet nu heel veel mensen voor het blok, omdat ze niet op tijd zullen kunnen ontsnappen aan die extra sociale bijdragen.

De budgetten voor de bedrijfswagens zijn vandaag niet berekend op de veel duurdere elektrische wagens. Elektrische wagens zullen over anderhalf jaar niet ineens spotgoedkoop worden. Een aantal mensen – zonder een oprit of een garage – zal vaak zijn wagen niet kunnen opladen. In het segment

d'un garage – ne pourront souvent pas recharger leur véhicule. Fastned, le réseau de stations de recharge ultra-rapides, augmentera par ailleurs ses tarifs de 17 % à partir de demain.

C'est une opération de verdissement sur mesure pour les habitants des beaux quartiers !

05.26 Joris Vandenbroucke (Vooruit): M. Anseeuw amplifie l'effet de choc de l'évolution des cotisations sociales et de la diminution de l'avantage fiscal. Il voit se développer cette évolution beaucoup plus rapidement qu'elle ne le fera en réalité. Selon les ministres Vandenbroucke et Van Peteghem, la réforme est neutre budgétairement sur le long terme et l'intervention dans les cotisations sociales doit permettre de garantir le financement de la sécurité sociale de ce point de vue. Une transition vers un parc automobile plus durable peut en effet causer un trou dans le Trésor public, c'est précisément ce que nous devons éviter.

L'augmentation de la cotisation minimale sera beaucoup plus faible pour les personnes qui amorcent la transition vers les véhicules zéro émission, ce qui est précisément l'objectif du projet de loi. La mesure entre d'ailleurs en vigueur à partir de 2025, et non 2022 ou 2023.

Je n'ai pas de boule de cristal me permettant de prédire avec exactitude cette évolution. Celle-ci est toutefois déjà en marche et il est de notre intention de davantage l'accélérer. Bien que cette évolution comporte des implications budgétaires, il est normal que nous fassions en sorte qu'elle se déroule de façon budgétairement neutre.

05.27 Björn Anseeuw (N-VA): M. Vandenbroucke doit opérer une distinction entre l'effet fiscal et l'effet sur les cotisations sociales. En commission, le ministre Vandenbroucke a déclaré que l'objectif n'était pas de collecter davantage d'argent. J'ai alors demandé quels coûts en plus ou en moins résulteraient de ce projet de loi. Il a répondu que les recettes des cotisations sociales augmenteraient de 98 %. Il s'agit dans la pratique de centaines de millions d'euros pour la période *antérieure*, et non *postérieure*, à 2026. Il est flagrant que l'on soutire beaucoup plus d'argent aux contribuables. Le ministre a déclaré que ce n'était pas l'objectif, mais que c'était toujours ça de pris. Que M. Vandenbroucke ne vienne donc pas affirmer le contraire à présent!

05.28 Joy Donné (N-VA): Selon M. Vandenbroucke, les effets fiscaux ne seront perceptibles qu'à partir de 2025. Ce n'est pas tout à

pour het supersnel opladen verhoogt Fastned vanaf morgen trouwens zijn tarieven met 17 %.

Dit is een vergroeningsoperatie op maat van de villawijkbewoners!

05.26 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De heer Anseeuw overdrijft het schokeffect van de evolutie in de sociale bijdragen en de vermindering van het fiscale voordeel. Hij plaatst het veel vroeger in de tijd dan in werkelijkheid het geval is. Volgens de ministers Vandenbroucke en Van Peteghem is de hervorming op lange termijn budgettair neutraal en de ingreep in de sociale bijdragen moet ervoor zorgen dat de financiering van de sociale zekerheid vanuit die kant gegarandeerd is. Een verschuiving naar een duurzamer wagenpark kan wel degelijk een gat slaan in de staatskas, maar dat moeten wij net vermijden.

De verhoging van de minimumbijdrage zal een pak lager zijn voor wie de omschakeling maakt naar een emissievrije wagen. Dat is net de bedoeling van het wetsontwerp. De maatregel gaat trouwens pas in vanaf 2025, niet vanaf 2022 of 2023.

Ik heb geen glazen bol om de evolutie exact te voorspellen, maar de evolutie die nu al bezig is, heeft budgettaire effecten en we trachten die evolutie nog te versnellen. Het is dan ook normaal dat we ervoor zorgen dat ze op een budgettair neutrale manier gebeurt.

05.27 Björn Anseeuw (N-VA): De heer Vandenbroucke moet het onderscheid maken tussen het effect op fiscaal vlak en het effect op de sociale bijdragen. In de commissie zei minister Vandenbroucke dat het niet de bedoeling is om meer geld op te halen. Ik heb toen gevraagd welke min- of meerinkomsten uit dit wetsontwerp voortvloeien. Hij heeft geantwoord dat de inkomsten uit sociale bijdragen met 98 % stijgen. Het gaat concreet om honderden miljoenen euro's in de periode *voor* 2026, niet *vanaf* 2026. Er wordt overduidelijk een pak meer geld uit de zakken van de mensen geklopt. De minister zei dat dit niet de bedoeling is, maar dat het wel een meevaller is. De heer Vandenbroucke moet hier nu niet het tegenovergestelde vertellen.

05.28 Joy Donné (N-VA): De heer Vandenbroucke zegt dat dit pas vanaf 2025 in de fiscaliteit voelbaar zal zijn. Dat is niet helemaal correct. Voor mensen

fait exact. Les personnes qui achèteront une voiture à partir de mi-2023 devront clairement dépenser davantage. En réalité, les effets seront déjà perçus par les personnes qui devront opérer un choix en 2023, choix qui ne sera par-dessus le marché pas encore possible.

En ce qui concerne la neutralité budgétaire, il a été reconnu en commission qu'on disposait de très peu de chiffres et qu'on procède dès lors de façon très volontariste. De toute évidence, on ignore encore si l'opération sera ou non neutre sur le plan budgétaire. Admettez-le, M. Vandenbroucke!

05.29 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Nul ne possède une boule de cristal en la matière et le ministre Van Peteghem a clairement indiqué ce que nous savons et ce que nous ignorons. Nul ne peut prédire à quelle vitesse nous allons changer notre comportement. L'engagement a toutefois été pris d'assurer un suivi permanent et de procéder à une évaluation approfondie en 2026. Nous faisons le choix d'accélérer cette évolution nécessaire, même si nous devons nous appuyer en partie sur des projections.

Dans le projet de loi, nous devons prêter attention au budget mobilité. Nous devons mettre un terme à l'octroi automatique d'une voiture de société, en instaurant la possibilité d'opter pour des modes de déplacement durables tels que les transports publics et la mobilité partagée, en combinaison ou non avec une voiture de société. Nous rendons cet outil plus souple et plus largement utilisable, avec des dispositions anti-abus plus sévères, comme l'a demandé, entre autres, le Conseil National du Travail.

Le PVDA-PTB s'oppose à ce que le mouvement environnemental qualifie de "mesure climatique la plus importante prise ces dernières années". Il affirme à présent, en effet, que l'électrification de 700 000 véhicules – qui représentent 20 % de nos émissions de CO₂ – n'entraînera finalement pas de réduction des émissions de CO₂, mais servira seulement de prétexte aux constructeurs automobiles pour vendre davantage de voitures électriques ici et davantage de voitures diesel et à essence ailleurs. Pourtant, tous les constructeurs automobiles s'empressent d'électrifier leurs modèles pour le marché européen. Des règles européennes sont en cours d'élaboration pour accroître la durabilité de la production de batteries, qui sont si polluantes d'après le PVDA-PTB. La production de pétrole ne l'est-elle pas tout autant? Et comment dois-je expliquer aux travailleurs des usines Audi à Bruxelles et Volvo à Gand, qui parviennent tout juste à s'en sortir grâce à la

die vanaf midden 2023 een wagen aanschaffen wordt het absoluut duurder. Het is trouwens al voelbaar voor mensen die in 2023 een keuze moeten maken, een keuze die er bovendien nog niet zal zijn.

Inzake budgettaire neutraliteit is in de commissie toegegeven dat men over heel weinig cijfers beschikt en dat men dan ook heel voluntaristisch te werk gaat. Men weet duidelijk nog niet of de operatie budgettair neutraal zal zijn of niet. Geef dat toch toe, mijnheer Vandenbroucke!

05.29 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Niemand beschikt ter zake over een glazen bol en minister Van Peteghem heeft heel duidelijk aangegeven wat we wel en niet weten. Niemand kan voorspellen hoe snel we ons gedrag zullen veranderen. Er is wel het engagement van een permanente opvolging en een grondige evaluatie in 2026. Wij kiezen ervoor om die noodzakelijke evolutie te versnellen, zelfs al moeten we ten dele werken met projecties.

In het wetsontwerp moeten we oog hebben voor het mobiliteitsbudget. We moeten af van het automatisme van een salariswagen, met een keuzemogelijkheid voor duurzame verplaatsingsmodi zoals openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, al dan niet in combinatie met een salariswagen. Dat instrument maken we soepeler en breder inzetbaar, met strengere antimisbruikbepalingen, zoals gevraagd door onder andere de Nationale Arbeidsraad.

De PVDA-PTB verzet zich tegen de – volgens de milieubeweging – belangrijkste klimaatmaatregel van de afgelopen tijd. Ze beweert nu immers dat de elektrificatie van 700.000 wagens – dit omvat 20 % van onze CO₂-uitstoot – uiteindelijk niet zal resulteren in een CO₂-reductie, maar enkel in een excuus voor autoconstructeurs om hier meer elektrische wagens te kunnen verkopen en elders meer diesel- en benzinewagens. Nochtans zijn alle autoconstructeurs in ijltijde hun modellen voor de Europese markt aan het elektrificeren. Daarbij worden er Europese regels opgesteld voor de verduurzaming van de batterijproductie, die de PVDA zo vervuilend noemt. De productie van olie is dan toch ook vervuilend? En hoe moet ik het vurige pleidooi van de PVDA tegen elektrische wagens uitleggen aan de arbeiders van de fabrieken van Audi in Brussel en Volvo in Gent, die zich net kunnen handhaven dankzij de productie van wagens op batterijen? In Volvo zoekt men daarvoor

production de voitures à batterie, le discours enflammé que tient le PVDA-PTB contre les voitures électriques? Volvo recherche même du personnel supplémentaire pour cela.

05.30 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Vous mélangez tout! Plutôt qu'une alternative valable sous forme de transports en commun fabriqués par Van Hool par exemple, vous bétonnez le mécanisme des voitures de société. L'idée est que, pour les trajets courants comme le chemin du travail, le transport en commun soit la réponse. La majorité préfère passer à des voitures de société électrique. Vous ne remettez donc pas en question cet avantage fiscal. Cela m'étonne pour des partis de gauche.

05.31 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Le PVDA-PTB préconise d'augmenter le nombre de bus et de trains, et je suis tout à fait d'accord, mais la voiture continuera en tout état de cause à faire partie de notre bouquet de mobilité dans le futur. Je préférerais dès lors que cette voiture soit électrique et construite à Bruxelles ainsi qu'à Gand. Le PVDA-PTB continue toutefois de considérer l'électrification de notre parc automobile comme une sorte de conspiration à l'échelon européen devant laquelle nous nous écraisons. Ce parti prétend en outre que le projet de loi à l'examen enracine la niche fiscale. L'accord de gouvernement prévoit pourtant en toutes lettres que les formes de rémunération autres qu'en euros, y compris les voitures de société, devront être progressivement supprimées. Tous les partenaires de la coalition soutiennent cette approche. Cependant, le projet de loi à l'examen n'est pas une grande réforme fiscale. Personne, pas même le ministre Van Peteghem, n'affirme que la niche des voitures de société doit demeurer enracinée jusqu'en 2031 et au-delà. Ce projet de loi vise à faire en sorte que, tant qu'elles existent, les voitures de société soient de préférence les plus vertes possibles.

En résumé, les critiques formulées par le PVDA-PTB sont complètement hors sujet.

Le verdissement de 700 000 voitures de société est également bénéfique pour la qualité de l'air, car une voiture émet non seulement du CO₂, mais aussi de l'azote et de la suie toxiques. Dans les villes et les quartiers à forte circulation automobile, les concentrations de suie mesurées dans les corps des enfants sont dix à vingt fois plus élevées qu'ailleurs. C'est précisément à ces endroits qu'habitent les personnes que le PTB prétend défendre.

zelfs extra mensen.

05.30 Marco Van Hees (PVDA-PTB): U haalt alles door elkaar! In plaats van te kiezen voor een goed alternatief in de vorm van collectieve vervoersmiddelen, die bijvoorbeeld door Van Hool geproduceerd kunnen worden, verankert u het systeem van de bedrijfswagens. De idee achter onze visie is dat openbaar vervoer het antwoord is voor courante trajecten, zoals het woon-werkverkeer. De meerderheid stapt liever over op elektrische bedrijfswagens. U stelt dat fiscale voordeel dus niet ter discussie. Dat verbaast me voor een linkse partij.

05.31 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De PVDA pleit voor meer bussen en treinen en daar ben ik ook voor gewonnen, maar de auto zal ook in de toekomst nu eenmaal deel blijven uitmaken van onze mobiliteitsmix en dan verkies ik dat dit elektrische wagens zijn die worden gebouwd in Brussel en Gent. Maar de PVDA blijft de elektrificatie van ons wagenpark beschouwen als een soort van samenzwering op Europees niveau waarvoor wij plat op de buik gaan. De PVDA beweert ook dat dit wetsontwerp de fiscale niche verankert. In het regeerakkoord staat nochtans letterlijk dat alternatieve loonvormen, onder andere via salariswagens, moeten uitdoven. Alle regeringspartners staan daarachter. Maar dit wetsontwerp is geen grote fiscale hervorming. Niemand, ook minister Van Peteghem niet, zegt dat de niche van salariswagens verankerd moet blijven tot 2031 en daarna. Dit wetsontwerp wil wel realiseren dat, zolang die salariswagens er zijn, ze maar beter zo groen mogelijk zijn.

Kortom, de kritiek van de PVDA is volstrekt naast de kwestie.

De vergroening van 700.000 salariswagens komt ook de luchtkwaliteit ten goede, want een auto stoot niet enkel CO₂ uit, maar ook giftig stikstof en roet. In steden en wijken met veel autoverkeer worden in de lichamen van kinderen roetconcentraties gemeten die tien tot twintig keer hoger zijn dan elders. Net op die plaatsen, waar de mensen wonen die de PVDA beweert te verdedigen.

Et en ce qui concerne la fiscalité applicable aux voitures de société, nous sommes favorables à ce que les travailleurs soient rémunérés en argent plutôt qu'en voitures. L'accord de gouvernement indique que nous voulons une réforme fiscale réduisant les impôts sur le travail, de telle sorte que cette forme de rémunération alternative puisse disparaître progressivement. Néanmoins, une voiture de société constitue un élément de la rémunération pour lequel un travail a été presté, et non un simple cadeau fiscal accordé aux employeurs. Lors de la première lecture, Mme Vindevoghel a déclaré qu'une suppression de ce système entraînerait une perte de salaire inacceptable. Dans le même temps, elle a également déclaré que nous devrions injecter cet avantage fiscal dans les transports en commun. Cependant, un euro ne peut évidemment pas être dépensé deux fois. En deuxième lecture, M. Van Hees a quant à lui déclaré que les employeurs devaient faire l'appoint entre le salaire brut et le salaire net dans le cadre de la suppression des voitures de société et que les moyens dégagés devaient être investis dans des transports publics performants. Croit-il réellement que les employeurs vont soudainement augmenter les salaires bruts de 20 % en cas de suppression de l'avantage fiscal? Cela revient à plaider pour des impôts plus élevés!

Dans ce dossier également, le PVDA-PTB a joué pour la énième fois l'habituelle carte du "tout ou rien". Le parti ne peut pas soutenir ce projet, parce qu'il ne réduit pas suffisamment les émissions de CO₂, parce qu'il ne résout pas le problème des embouteillages, parce qu'il ne supprime pas les voitures en tant qu'éléments de rémunération, parce que les transports publics ne seront pas une alternative à toutes ces voitures de société et parce qu'il ne s'attaque pas à la précarité en matière de transport. M. Van Hees, vous avez le culot de nous reprocher tout cela, mais où sont vos amendements?

05.32 Marco Van Hees (PVDA-PTB): La logique de M. Vandebroucke est celle du patronat: on bloque les salaires et on offre la voie détournée de niches fiscales, qui sont en réalité des cadeaux aux patrons, des cotisations de sécurité sociale et des impôts en moins. C'est votre vision, vous pouvez la défendre mais ce n'est pas une vision de gauche.

05.33 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): M. Van Hees suggère qu'il a préconisé une hausse plus forte des salaires en compensation de la suppression des voitures de société. Cette position est nouvelle. Il a laissé entendre un autre son de

En wat de fiscaliteit inzake salarismwagens betreft, zijn we er voorstander van om mensen te verlonen in geld in plaats van in auto's. In het regeerakkoord staat dat we een fiscale hervorming willen die de belastingen op arbeid doet dalen, zodat die alternatieve loonvorm kan uitdoven. Maar een salarismwagen is wel een deel van het loon waarvoor er is gewerkt, en niet zomaar een fiscaal cadeau aan de werkgevers. Tijdens de eerste lezing zei mevrouw Vindevoghel dat een afschaffing daarvan zou leiden tot een onaanvaardbaar loonverlies. Tegelijkertijd zei zij ook dat wij dat fiscaal voordeel in het openbaar vervoer moeten injecteren. Maar men kan natuurlijk een euro geen tweemaal uitgeven. In de tweede lezing zei de heer Van Hees dan weer dat de werkgevers het verschil tussen bruto- en nettoloon moeten bijpassen in het raam van de afschaffing van de bedrijfswagens en dat de vrijgekomen middelen moeten worden geïnvesteerd in een performant openbaar vervoer. Geloof ik nu werkelijk dat de werkgevers de brutolonen plots met 20 % zullen verhogen als het fiscaal voordeel wordt afgeschaft? Zo bepleit hij toch hogere belastingen!

De PVDA-PTB heeft ook in dit dossier voor de zoveelste keer het vertrouwde alles-of-nietspel gespeeld. De partij kan dit ontwerp niet steunen, omdat de CO₂-reductie niet groot genoeg is, de files er niet door worden opgelost, de salarismwagens er niet door worden afgeschaft, het openbaar vervoer geen alternatief zal zijn voor al die salarismwagens en de vervoersarmoede niet wordt aangepakt. Mijnheer Van Hees, u hebt de durf om ons dat allemaal te verwijten, maar waar zijn dan uw amendementen?

05.32 Marco Van Hees (PVDA-PTB): De logica van de heer Vandebroucke is die van de werkgevers: de lonen worden geblokkeerd en men biedt de uit- en de omweg van de fiscale niches aan, maar dat zijn eigenlijk cadeaus voor de werkgevers, die op die manier minder socialezekerheidsbijdragen en belastingen betalen. Dat is uw visie, u mag die verdedigen, maar het is geen linkse visie.

05.33 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): De heer Van Hees suggereert dat hij ervoor heeft gepleit om de lonen sterker te laten stijgen ter compensatie van het afschaffen van de bedrijfswagens. Dat is nieuw. Dat is niet wat hij

cloche durant les discussions sur la hausse des salaires.

05.34 Joris Vandenbroucke (Vooruit): M. Van Hees répète inlassablement ses arguments alors qu'ils ne sont pas pertinents ou qu'ils sont tout simplement faux. Il continue à nous prêter des positions que nous n'avons jamais défendues et il nie les incohérences de ses propres arguments lorsque je les évoque.

Nous soutenons pleinement ce projet de loi qui aura un effet positif immédiat sur les émissions de CO₂ et donnera davantage de marge à la croissance économique, ce qui permettra d'investir dans l'électrification de notre mobilité.

05.35 Vanessa Matz (cdH): Ce projet de loi est comme une vitrine bien garnie qui ne tiendrait pas ses promesses. Si nous soutenons son principe, nous nous interrogeons sur ses modalités pratiques. En deuxième lecture, vous nous avez expliqué comment vous pensiez arriver à la neutralité budgétaire, mais les chiffres évoqués nous semblent fragiles.

On se demande si le verdissement tant vanté sera réel, vu la nécessité des centrales au gaz et l'absence d'alternatives crédibles au nucléaire qui ne feraient pas augmenter les émissions de CO₂. Le gouvernement ne semble ni uni ni coordonné sur la question de la sortie du nucléaire, comme l'actualité récente le démontre.

Un autre problème de taille soulevé par le texte concerne les réseaux de distribution d'électricité et la coordination à mettre en place d'urgence avec les entités fédérées.

En effet, le fédéral est compétent pour l'approvisionnement et le transport, les Régions le sont en matière de distribution. Les réseaux du pays permettent-ils d'atteindre les objectifs du projet de loi, notamment en termes de bornes et de voitures électriques? Nous en doutons fort et une évaluation en 2026 nous semble tardive.

En outre, une partie du texte est passéiste, par exemple sur les véhicules hybrides pour lesquels les incitants fiscaux sont les mêmes, sans distinction entre vrais et faux hybrides.

Le gouvernement fédéral et les entités fédérées travaillent au rétrofit, qui consiste à placer un moteur électrique, à l'hydrogène ou au gaz dans

heeft gezegd tijdens de discussie over de loonstijging.

05.34 Joris Vandenbroucke (Vooruit): De heer Van Hees blijft zijn argumenten herhalen, hoewel ze naast de kwestie zijn of gewoon niet kloppen. Hij blijft ons maar standpunten aanwrijven die wij nooit hebben ingenomen en negeert de inconsequenties van zijn eigen argumenten als ik hem daarop wijs.

Wij steunen het wetsvoorstel volmondig. Het heeft een onmiddellijk positief effect op de CO₂-uitstoot en geeft extra ruimte voor economische groei op het vlak van elektrificatie.

05.35 Vanessa Matz (cdH): Dit wetsontwerp is een wassen neus. Wij staan achter het principe, maar hebben grote twijfels over de praktische modaliteiten. In het kader van de tweede lezing hebt u uitgelegd hoe u tot de budgettaire neutraliteit wilt komen, maar de vermelde cijfers lijken ons zeer wankel te zijn.

We kunnen ons afvragen of de zo bejubelde vergroening werkelijkheid zal worden, gezien de nood aan gascentrales en het gebrek aan geloofwaardige alternatieven voor kernenergie die niet tot een hogere CO₂-uitstoot leiden. Het lijkt erop dat er in de regering een gebrek is aan eensgezindheid en onderlinge afstemming als het gaat over de kernuitstap, zoals blijkt uit de recente ontwikkelingen.

Een ander groot probleem dat wordt opgeworpen door de tekst betreft de elektriciteitsdistributienetten en de afstemming met de deelgebieden, waarvan dringend werk gemaakt moet worden.

De federale overheid is bevoegd voor de voorziening en het vervoer, de Gewesten voor de distributie. Zijn de netten in ons land robuust genoeg om de doelstellingen van het wetsontwerp te bereiken, met name op het stuk van laadpalen en elektrische mobiliteit? Wij betwijfelen dat ten eerste, en een evaluatie in 2026 lijkt ons rijkelijk laat.

De tekst blijft op een aantal punten ook in het verleden steken. Zo blijven de belastingvoordelen voor hybride voertuigen dezelfde, zonder onderscheid tussen echte en fake of valse hybrides.

De federale regering en de deelgebieden buigen zich over retrofits. Daarbij wordt de verbrandingsmotor van een voertuig vervangen

une ancienne voiture thermique, ce qui allonge la durée de vie du châssis. L'administration fiscale a-t-elle la capacité de contrôler les véhicules modifiés? Nous n'avons pas eu de réponse, comme sur l'opportunité d'octroyer une déductibilité majorée sur ces véhicules doublement bénéfiques pour le climat.

Vu ces inquiétudes et l'absence de réponses à nos questions, nous nous abstiendrons.

05.36 François De Smet (DéFI): Cette réforme rate le virage vers une mobilité alternative et durable. D'abord parce que les véhicules de société représentent un manque à gagner considérable pour l'État. La Commission européenne cite le chiffre de 3,75 milliards d'euros qui s'envolent ainsi chaque année. En pleine crise sanitaire et économique, on aurait pu imaginer un autre usage pour cet argent. Ensuite, alors que l'on parle tous de réduire les émissions de CO₂, ici on va subventionner l'usage de la voiture-salaire, mode de transport qui génère de nombreuses nuisances.

Le Conseil d'État relève que le gouvernement n'apporte pas d'analyse chiffrée démontrant de façon précise que les mesures envisagées contribueront à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de CO₂. À ce sujet, il faudrait intégrer la pollution engendrée par les futures centrales au gaz qui viendront nécessairement suppléer le nucléaire, si le gouvernement confirme la sortie en 2025.

Cette réforme se borne donc uniquement à remplacer des embouteillages de véhicules thermiques par des embouteillages de véhicules électriques.

Au vu de la fin annoncée du nucléaire en 2025 et de la hausse du nombre de véhicules électriques, le citoyen est en droit de se poser des questions sur notre sécurité d'approvisionnement.

Le ministre des Finances a indiqué que cette réforme serait neutre sur le plan budgétaire. Mon groupe s'interroge sur la baisse des recettes liées aux accises sur les énergies fossiles. Comment ce manque à gagner sera-t-il compensé? Il a été précisé que la réforme devrait rapporter plus de 516 millions d'ici 2030. Or les accises sur le

door een elektrische, waterstof- of lpg-motor, en zo kan het chassis langer meegaan. Heeft de belastingadministratie de capaciteit om aldus omgebouwde voertuigen te controleren? We hebben hierop geen antwoord gehad, en ook niet op onze vraag of er geen verhoogde aftrekbaarheid moet gelden voor dergelijke voertuigen, die dubbel klimaatvriendelijk zijn.

Gelet op deze bezorgdheden en het uitblijven van een antwoord op onze vragen zullen wij ons bij de stemming onthouden.

05.36 François De Smet (DéFI): Deze hervorming is een gemiste kans om de omslag te maken naar een alternatieve en duurzame mobiliteit. In de eerste plaats is dat zo omdat het systeem van de bedrijfswagens een aanzienlijke inkomstenderving voor de Staat inhoudt. De Europese Commissie gewaagt van een bedrag van 3,75 miljard euro dat men zo jaarlijks misloopt. In volle gezondheids- en economische crisis had men wel andere bestemmingen voor dat geld kunnen bedenken. Ten tweede, terwijl iedereen het heeft over het verminderen van de CO₂-uitstoot, blijft men hier subsidies pompen in het gebruik van de salariswagens, een vervoermiddel dat veel fileleed veroorzaakt.

De Raad van State merkt op dat de regering geen becijferde analyse overlegt die nauwkeurig aantoonst dat de geplande maatregelen zullen bijdragen tot het behalen van de doelstellingen inzake CO₂-uitstootvermindering. In dat verband zou de vervuiling door de toekomstige gascentrales mee in rekening gebracht moeten worden, want deze gascentrales zullen noodzakelijkerwijs de weggevalen kernenergie moeten compenseren als de regering de kernuitstap in 2025 bevestigt.

Met deze hervorming stelt men zich er dus mee tevreden dat de files van wagens met een verbrandingsmotor voortaan files van elektrische wagens zullen zijn.

In het licht van de aangekondigde kernuitstap in 2025 en van de toename van het aantal elektrische voertuigen is het terecht dat er bij de burgers vragen rijzen met betrekking tot de continuïteit van de energievoorziening.

De minister van Financiën heeft verklaard dat deze hervorming budgettair neutraal zou zijn. Mijn fractie heeft vragen bij de afname van de ontvangsten uit de accijnzen op fossiele brandstoffen. Hoe zullen die gedeelde inkomsten gecompenseerd worden? Men heeft gepreciseerd dat de hervorming tegen 2030 meer dan 516 miljoen euro zou opbrengen.

carburant rapportent chaque année plus de 6 milliards.

Le Parlement attend toujours la grande réforme fiscale promise par le gouvernement. C'est dans ce cadre qu'aurait dû être discutée la suppression des avantages liés aux voitures de société.

Les partis de droite de la coalition Vivaldi peuvent être très satisfaits de cette réforme. L'avantage fiscal et social lié aux voitures de société a encore de beaux jours devant lui. En revanche, cette réforme est une défaite pour nos amis écologistes. Ajoutez à cela l'impossibilité d'aboutir à un accord climatique intra-belge et l'arrivée potentielle de centrales au gaz et vous réaliserez que le bilan écologique de cette coalition n'est pas brillant.

Nous ne participerons pas à l'encouragement et à la subvention des embouteillages électriques. Nous voterons contre cette proposition de loi.

05.37 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Les collègues qui sont intervenus n'ont, à aucun moment, fait référence aux 9 000 personnes par an qui meurent prématurément en Belgique en raison de la mauvaise qualité de l'air. Pour les écologistes, c'est l'argument fondamental qui nous pousse à soutenir ce projet de loi.

Bruxelles et Anvers font partie du top 10 des villes où la qualité de l'air est la plus mauvaise d'Europe. À Bruxelles, il est question de 530 décès prématurés par an. Il faut améliorer la qualité de l'air, en ville, mais pas uniquement.

05.38 Kurt Ravyts (VB): Je sais que M. Vanden Burre conduit une voiture modeste.

05.39 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je n'ai plus de voiture depuis deux mois.

05.40 Kurt Ravyts (VB): L'objectif d'Ecolo et de Groen est dès lors de réduire autant que possible, dans le futur, le nombre de voitures circulant à Bruxelles.

Le prix catalogue de l'Audi A8 e-tron est de 82 000 euros. Quel est le réel objectif que défend M. Joris Vandenbroucke? Faire en sorte que seuls ceux qui peuvent se permettre une telle dépense puissent encore circuler à Bruxelles?

05.41 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Je sais qu'il s'agit d'une voiture coûteuse. Je n'ai pas non plus les moyens de me la payer. Toutes les grandes

De accijnzen op brandstof brengen echter elk jaar meer dan 6 miljard op.

Het Parlement wacht nog steeds op de door de regering beloofde grote belastinghervorming. De afschaffing van de voordelen in verband met de bedrijfswagens had binnen dat kader besproken moeten worden.

De rechtse partijen van de vivaldicoalitie mogen zeer tevreden zijn met deze hervorming. Het fiscale en sociale voordeel van de bedrijfswagen zal nog wel even blijven voortbestaan. Deze hervorming is echter een nederlaag voor onze groene vrienden. Als men dat optelt bij het feit dat men binnen België geen klimaatakkoord kan sluiten en er mogelijk gascentrales gebouwd zullen worden, beseft men dat de ecologische balans van deze coalitie niet bepaald schitterend is.

Wij zullen de files van elektrische voertuigen niet mee aanmoedigen en subsidiëren. We zullen tegen dit wetsontwerp stemmen.

05.37 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): De collega's die het woord namen, hebben op geen enkel moment verwezen naar de 9.000 mensen die in ons land jaarlijks vroegtijdig sterven door de slechte luchtkwaliteit. Dat is voor ons, groenen, het doorslaggevende argument om dit wetsontwerp te steunen.

Brussel en Antwerpen staan in de top 10 van de Europese steden met de slechtste luchtkwaliteit. Voor Brussel betekent dat 530 vroegtijdige overlijdens per jaar. We moeten de luchtkwaliteit verbeteren in de steden, maar ook daarbuiten.

05.38 Kurt Ravyts (VB): Ik weet dat de heer Vanden Burre met een bescheiden wagen rijdt.

05.39 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Ik heb al twee maanden geen auto meer.

05.40 Kurt Ravyts (VB): Het is dan ook de bedoeling van Ecolo en Groen dat er in de toekomst nog zo weinig mogelijk wagens rondrijden in Brussel.

De catalogusprijs van de Audi Q8 e-tron is 82.000 euro. Wat wil de heer Joris Vandenbroucke eigenlijk verdedigen? Dat er in Brussel alleen nog mensen rondrijden die dat kunnen betalen?

05.41 Joris Vandenbroucke (Vooruit): Ik weet dat het een dure wagen is. Ik kan dat ook niet betalen. Alle grote automerken hebben aangekondigd dat ze

marques automobiles ont annoncé qu'elles entendaient mettre sur le marché des voitures électriques abordables au cours des prochaines années, car il existe une demande dans ce sens.

05.42 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Je suis convaincu que nous continuerons à avoir besoin de voitures, mais qu'être propriétaire d'une voiture sera de plus en plus rare. J'ai moi-même décidé de me séparer de ma voiture et d'utiliser des voitures partagées.

Le programme d'Ecolo-Groen est de sortir du système de voiture-salaire. Il faut privilégier le paiement des travailleurs en euros. Ce texte constitue un premier pas en ce sens.

En juin 2020, Mme Marghem, alors ministre de l'Énergie, affirmait dans *De Standaard* que sans mécanisme de soutien avec de nouvelles centrales au gaz électriques, il serait inévitable de prolonger l'ouverture des centrales nucléaires, ce qui serait jouer avec le feu. J'approuve ces propos.

05.43 Vincent Van Peteghem, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit d'une mesure mûrement réfléchie, qui ne vise pas uniquement le verdissement des voitures de société, mais prévoit également des incitants pour l'infrastructure des bornes de recharge, établit un budget mobilité et fait en sorte que les obstacles soient levés du système.

Cette mesure permettra d'économiser 2,8 millions de tonnes de CO₂ par an et contribuera ainsi de manière significative à nos objectifs climatiques. Pour faire de cette transition une réalité, nous devons nous assurer de la participation de chacun. Nous devons prévoir un cadre juridiquement sûr pour les citoyens, les entreprises et les consommateurs. Tel est l'objet du projet de loi.

Ces mesures entreront en vigueur en plusieurs phases. Nous ne nous immisçons pas dans les contrats actuels. La date de début de la réforme a été fixée au 1^{er} juillet 2023. À partir de 2026, une voiture de société devra obligatoirement être neutre sur le plan du CO₂ pour faire bénéficier son utilisateur d'avantages fiscaux.

Nous envoyons ainsi un signal clair aux citoyens. Nous donnons un cap à nos entreprises et aux sociétés de leasing, qui savent ainsi quels investissements elles doivent réaliser, mais également aux consommateurs. Nous indiquons la direction à suivre, mais nous n'obligeons personne à s'engager dans cette voie.

de komende jaren betaalbare elektrische wagens op de markt willen brengen, omdat er vraag naar is.

05.42 Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen): Ik ben ervan overtuigd dat we ook in de toekomst auto's zullen nodig hebben, maar minder en minder mensen zullen een eigen auto hebben. Ikzelf heb beslist om mijn auto van de hand te doen en gebruik te maken van deelauto's.

In het programma van Ecolo-Groen staat dat we af willen van de salariswagens. Men moet ervoor zorgen dat de werknemers in euro's worden uitbetaald. Deze tekst vormt een eerste stap daartoe.

In juni 2020 verklaarde toenmalig minister van Energie mevrouw Marghem in *De Standaard* dat zonder een steunregeling met nieuwe gascentrales de kerncentrales onvermijdelijk langer open zouden moeten blijven en dat we op die manier met vuur zouden spelen. Ik ben het daarmee volledig eens.

05.43 Minister Vincent Van Peteghem (*Nederlands*): Dit is een heel doordacht voorstel, dat niet alleen kijkt naar de vergroening van de bedrijfswagens, maar ook een stimulans geeft voor de laadpaalinfrastructuur, een mobiliteitsbudget vastlegt en zorgt dat de drempels uit het systeem worden weggenomen.

Deze maatregel zorgt voor een besparing van 2,8 miljoen ton CO₂ per jaar en levert daarmee een aanzienlijke bijdrage aan onze klimaatdoelstellingen. Om de transitie waar te maken, moeten wij ervoor zorgen dat iedereen mee is. Er moet een rechtszeker kader zijn voor de mensen, de bedrijven en de consumenten. Dit wetsontwerp zorgt daarvoor.

De invoering gebeurt gefaseerd. We breken niet in op bestaande contracten. De startdatum is 1 juli 2023. Vanaf 2026 kan een bedrijfswagen enkel nog CO₂-neutraal zijn om fiscale voordelen te genieten.

Hiermee geven we ook een signaal aan de samenleving. We geven richting aan onze ondernemingen en aan de investeringen die de leasingmaatschappijen moeten doen, maar ook aan de consumenten. We geven richting, maar we verplichten niemand.

L'ensemble des propositions contient de l'optimisme alors qu'aujourd'hui j'ai entendu beaucoup de déclarations pessimistes. Nous ne pouvons occulter l'évolution que nous avons traversée au cours des cinq dernières années. Il en sera de même au cours des cinq prochaines années. Chaque constructeur annonce davantage de modèles électriques. Selon Test Achats, les voitures électriques coûteront moins cher que les voitures à carburants fossiles à partir de 2025. Aujourd'hui, nous facilitons cette transition en apportant un soutien fiscal au développement de notre infrastructure de bornes de recharge. Une chose ne va évidemment pas sans l'autre.

Je suis particulièrement fier de ce projet de loi et souhaite remercier toutes celles et ceux qui y ont contribué. Nous faisons aujourd'hui un grand pas en vue de réaliser nos objectifs climatiques, d'améliorer la qualité de l'air et au bénéfice de notre santé.

05.44 Reccino Van Lommel (VB): J'ai reçu peu de réponses substantielles aux nombreuses préoccupations. Le ministre envoie en effet un signal à la société. Cependant, il fait référence au pessimisme, que je qualifierais plutôt d'inquiétude. Quiconque souhaite acheter une voiture électrique dotée d'une autonomie décente doit déboursier une somme atteignant rapidement 60 000 euros. Les sociétés de leasing anticipent pleinement la législation qui sera adoptée ici aujourd'hui. Je suis toutefois préoccupé par la valeur résiduelle élevée que les sociétés de leasing maintiennent pour ces voitures. Les particuliers devront donc en cas de revente encore payer 30 000 euros, pour une voiture qui a déjà circulé pendant quatre ans. En outre, je n'ai rien entendu à propos de l'avenir des propriétaires de stations-service. Il convient d'examiner le tableau dans son ensemble.

05.45 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): J'utilise depuis deux ans déjà une voiture électrique familiale qui offre une autonomie correcte mais son prix est fort éloigné de celui avancé par M. Van Lommel. A-t-il consulté les sociétés de leasing? Celles-ci ont développé de nouveaux modèles de gestion pour commercialiser des voitures électriques d'occasion.

05.46 Reccino Van Lommel (VB): M. Vanbesien fait de nouveau preuve de sa méconnaissance des dossiers. Si les sociétés de leasing appliquent des valeurs résiduelles très élevées, cela se répercutera inévitablement sur les prix demandés aux particuliers. Je sais très bien de quoi il retourne, visiblement mieux que M. Vanbesien. Il raconte des sornettes et ce sera au Flamand moyen de payer

In het geheel van voorstellen schuilt er optimisme, terwijl ik vandaag veel pessimisme heb gehoord. We mogen niet vergeten welke evolutie in de voorbije vijf jaar werd doorgemaakt. Dat zal in de komende vijf jaar niet anders zijn. Elke constructeur kondigt meer elektrische modellen aan. Volgens Test Aankoop zullen elektrische wagens vanaf 2025 goedkoper zijn dan de fossiele wagens. Vandaag maken we de transitie haalbaar door fiscale ondersteuning te geven voor de uitbouw van onze laadpaalinfrastuctuur. Het zal uiteraard een en-en-verhaal zijn.

Ik ben bijzonder trots op dit wetsontwerp en wil iedereen bedanken die hieraan heeft meegewerkt. Wij zetten vandaag een belangrijke stap in het behalen van onze klimaatdoelstellingen, het zuiverder maken van de lucht en de aandacht voor onze gezondheid.

05.44 Reccino Van Lommel (VB): Ik heb weinig inhoudelijke reactie gekregen op de vele bekommernissen. De minister geeft inderdaad een signaal aan de samenleving. Hij verwijst echter naar het pessimisme, dat ik zelf bezorgdheid zou noemen. Wie een elektrische wagen met een deftig rijbereik wil, moet al snel 60.000 euro betalen. Leasingmaatschappijen anticiperen volop op de wetgeving die hier vandaag zal worden goedgekeurd. Ik maak me echter zorgen over de hoge restwaarde die de leasingmaatschappijen aanhouden voor die wagens. Particulieren zullen dus ook bij doorverkoop nog steeds 30.000 euro moeten neertellen voor een wagen die vier jaar lang heeft rondgereden. Daarnaast hoor ik helemaal niets over de toekomst van de pomphouders. Het totaalplaatje moet worden bekeken.

05.45 Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen): Ik rijd al twee jaar met een elektrische gezinswagen met een degelijk bereik, maar de prijs komt niet in de buurt van wat de heer Van Lommel zegt. Heeft hij wel met de leasingbedrijven gesproken? Zij hebben nieuwe businessmodellen uitgewerkt om de tweedehandse elektrische bedrijfswagens op de Belgische markt te krijgen.

05.46 Reccino Van Lommel (VB): De heer Vanbesien getuigt opnieuw van weinig dossierkennis. Als leasingmaatschappijen zeer hoge restwaarden hanteren, dan zal de particulier dat moeten betalen. Ik weet zeer goed hoe het verhaal in elkaar zit, duidelijk beter dan de heer Vanbesien. Hij maakt de mensen blaasjes wijs en de gewone Vlaming zal zijn klimaatfetisjisme

pour son fétichisme climatique.

moeten betalen.

Le **président**: La discussion générale est close.

De **voorzitter**: De algemene bespreking is gesloten.

Discussion des articles

Nous passons à la discussion des articles. Le texte adopté par la commission sert de base à la discussion. (Rgt 85, 4) (2170/8)

Le projet de loi compte 40 articles.

Amendements déposés:

Art. 3

- 1 – Joy Donné (2170/9)

Art. 10

- 2 – Joy Donné (2170/9)

Art. 11

- 3 – Joy Donné (2170/9)

La discussion des articles est close. Le vote sur les amendements et les articles réservés ainsi que sur l'ensemble aura lieu ultérieurement.

La séance est levée à 13 h 40. Prochaine séance le mercredi 10 novembre à 14 h 15.

Bespreking van de artikelen

Wij vatten de bespreking van de artikelen aan. De door de commissie aangenomen tekst geldt als basis voor de bespreking. (Rgt 85, 4) (2170/8)

Het wetsontwerp telt 40 artikelen.

Ingediende amendementen:

Art. 3

- 1 – Joy Donné (2170/9)

Art. 10

- 2 – Joy Donné (2170/9)

Art. 11

- 3 – Joy Donné (2170/9)

De bespreking van de artikelen is gesloten. De stemming over de aangehouden amendementen, de aangehouden artikelen en over het geheel zal later plaatsvinden.

De vergadering wordt gesloten om 13.40 uur. Volgende vergadering woensdag 10 november om 14.15 uur.