

ROYAUME DE BELGIQUE

KONINKRIJK BELGIE

Service Public Fédéral Finances

Federale Overheidsdienst Financiën

**Avant-projet de loi organisant le
verdissement fiscal et social de la
mobilité**

**Voorontwerp van wet houdende fiscale
en sociale vergroening van de mobiliteit**

PHILIPPE, ROI DES BELGES,

FILIP, KONING DER BELGEN,

A tous, présents et à venir, Salut.

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen
zullen,
Onze Groet*

Sur la proposition du Ministre des Finances,

Op de voordracht van de Minister van
Financiën,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN
WIJ :**

Le Ministre des Finances est chargé de
présenter, en Notre nom, à la Chambre des
représentants, le projet de loi dont la teneur
suit :

De Minister van Financiën is ermee belast
het ontwerp van wet, waarvan de tekst
hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van
volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITRE 1^{er} – DISPOSITION GÉNÉRALE

TITEL 1 – ALGEMENE BEPALING

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière
visée à l'article 74 de la Constitution.

Artikel 1. Deze wet regelt een
aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van
de Grondwet.

TITRE 2 – FINANCES

TITEL 2 - FINANCIËN

**Chapitre 1^{er} - Parc automobile des
véhicules d'entreprise sans émission
carbone**

**Hoofdstuk 1. - Koolstofemissievrij
bedrijfswagenpark**

Art. 2. Dans l'article 66, § 1^{er}, du même
Code, remplacé par la loi du 25 décembre

Art. 2. In artikel 66, § 1, van hetzelfde
Wetboek, vervangen bij de wet van 25

2017, entre l'alinéa 3 et l'alinéa 4, qui devient l'alinéa 5, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit :

"Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023."

Art. 3. A l'article 66 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 et par l'article 2 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, est complété par la phrase suivante :

"Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5." ;

2° le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est remplacé par ce qui suit :

"Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. et s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018." ;

3° dans le paragraphe 1^{er}, entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3, qui devient l'alinéa 4, un alinéa est inséré, rédigé comme suit :

"Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, la formule visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, est, par dérogation à l'alinéa 1^{er}, aussi appliquée pour les véhicules qui émettent 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, et le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être supérieur à 75 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂." ;

4° au paragraphe 1^{er}, dans les alinéas 7 et 8 anciens, qui deviennent les alinéas 8 et 9, les

december 2017, wordt tussen het derde en het vierde lid, dat het vijfde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

"Het in het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet hoger zijn dan 50 pct. voor wat betreft de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig."

Art. 3. In artikel 66 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 en bij artikel 2 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, eerste lid, 2°, wordt aangevuld met een zin, luidende:

"Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.";

2° paragraaf 1, tweede lid, wordt vervangen als volgt:

"Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. en bedraagt het minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.";

3° in paragraaf 1 wordt tussen het tweede en het derde lid, dat het vierde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

"Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 wordt, in afwijking van het eerste lid, de in het eerste lid, 2°, bedoelde formule ook toegepast voor de voertuigen die een uitstoot hebben van 200 gram CO₂ per kilometer of meer, en kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.";

4° in paragraaf 1 worden in het vroegere zevende en achtste lid, die het achtste en negende lid worden, de woorden "derde lid"

mots "alinéa 3" sont chaque fois remplacés par les mots "alinéa 4" ;

5° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit :

"§ 1^{er}. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2."

6° dans le paragraphe 2 les mots "§ 2. Le § 1^{er} ne s'applique pas :" sont remplacés par les mots "§ 2. Le paragraphe 1^{er} du présent article et l'article 551 ne s'appliquent pas :" ;

7° dans le paragraphe 3 les mots "au § 1^{er}," sont remplacés par les mots "au paragraphe 1^{er} du présent article et à l'article 551," ;

8° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit :

"§ 4. Par dérogation au paragraphe 1^{er} du présent article et à l'article 551, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen d'un véhicule visé dans ces dispositions, sont fixés forfaitairement à 0,15 euros par kilomètre parcouru. La présente dérogation n'est pas applicable aux véhicules qui sont exonérés de la taxe de circulation conformément à l'article 5, § 1^{er}, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, ni pour les véhicules dont les frais professionnels ne sont pas déductibles conformément au paragraphe 1^{er}."

Art. 4. A l'article 66, § 1^{er}, du même Code, remplacé par l'article 3 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées :

1° le paragraphe est complété par ce qui suit :

“, auquel cas le taux de déductibilité est porté à :

telkens vervangen door de woorden "vierde lid";

5° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

"§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot."

6° in paragraaf 2 worden de woorden "§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing:" vervangen door de woorden "§ 2. Paragraaf 1 van dit artikel en artikel 551 zijn niet van toepassing:";

7° in paragraaf 3 worden de woorden "in § 1" vervangen door de woorden "in paragraaf 1 van dit artikel en in artikel 551";

8° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

"§ 4. In afwijking van paragraaf 1 van dit artikel en artikel 551 worden de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling met een in die bepalingen vermeld voertuig forfaitair op 0,15 euro per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld, noch voor voertuigen waarvan de beroepskosten overeenkomstig paragraaf 1 niet aftrekbaar zijn."

Art. 4. In artikel 66, § 1, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij artikel 3 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de paragraaf wordt aangevuld met wat volgt:

“, in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:

- 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027 ;

- 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027." ;

2° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028." ;

3° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029." ;

4° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 75 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2030." ;

5° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 67,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031."

Art. 5. L'article 198*bis*, du même Code, remplacé par la loi du 25 décembre 2017, est remplacé comme suit :

"L'article 551, alinéa 3, n'est pas applicable."

Art. 6. A l'article 223, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa est complété par un 6°, rédigé comme suit :

"6° les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier

- 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

- 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

2° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

3° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

4° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 75 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

5° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 67,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft."

Art. 5. Artikel 198*bis*, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 december 2017, wordt vervangen als volgt:

"Artikel 551, derde lid, is niet van toepassing."

Art. 6. In artikel 223, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 6°, luidende:

"6° de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1

2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2. " ;

1° l'alinéa est complété par un 7°, rédigé comme suit :

"7° d'un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027." ;

3° le 7°, inséré par le 2° du présent article, est remplacé par ce qui suit :

"7° d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :

- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;

- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028." ;

4° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029." ;

5° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030." ;

6° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031."

Art. 7. A l'article 225, alinéa 2, 5°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots "et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4° et 5°" sont remplacés par les mots "sur les montants

januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot." ;

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 7°, luidende:

"7° een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027." ;

3° de bepaling onder 7°, die door de bepaling onder 2° van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

"7° een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten:

- 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

- 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft." ;

4° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3° van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft." ;

5° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft." ;

6° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft."

Art. 7. In artikel 225, tweede lid, 5°, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "en op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen" worden vervangen door de woorden " , op de

visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4° et 5°, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 6° ;

2° les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4° et 5°" sont remplacés par les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4°, 5° et 7°".

Art. 8. A l'article 234, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2017, les modifications suivantes sont apportées :

1° l'alinéa est complété par un 8°, rédigé comme suit :

"8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2 .";

1° l'alinéa est complété par un 9°, rédigé comme suit :

"9° sur un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 qui n'émettent pas de CO2 et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027." ;

3° le 9°, inséré par le 2° du présent article, est remplacé par ce qui suit :

"9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :

- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;

- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028." ;

4° le 9°, remplacé par le 9° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

"- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029." ;

5° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten";

2° de woorden "artikel 223, eerste lid, 4° en 5°" worden vervangen door de woorden "artikel 223, eerste lid, 4°, 5° en 7°".

Art. 8. In artikel 234, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2017, worden de volgende wijzingen aangebracht:

1° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 8°, luidende:

"8° op de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.";

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 9°, luidende:

"9° op een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.";

3° de bepaling onder 9°, die door de bepaling onder 2° van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

"9° op een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten:

- 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

- 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

4° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3° van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.";

5° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.” ;

6° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit :

“- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1er janvier 2031.”.

“- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

6° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 9. A l'article 247, 2°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° les mots “et les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°” sont remplacés par les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°, et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8°” ;

2° les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°” sont remplacés par les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6°, 7° et 9°”.

Art. 9. In artikel 247, 2°, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “en de in artikel 234, eerste lid, 6° en 7°, bedoelde bedragen” worden vervangen door de woorden “, de in artikel 234, eerste lid, 6° en 7°, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8°, bedoelde kosten”;

2° de woorden “artikel 234, eerste lid, 6° en 7°” worden vervangen door de woorden “artikel 234, eerste lid, 6°, 7° en 9°”.

Art. 10. Dans le titre X du même Code, il est inséré un article 551 rédigé comme suit :

“Art. 551. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1^{er}, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2026, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne

Art. 10. In titel X van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 551 ingevoegd, luidende:

“Art. 551. In afwijking van artikel 66, § 1, zijn de beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2026 aftrekbaar tegen een tarief vastgelegd door toepassing van de volgende formule: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO2 per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde

peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

Par dérogation à l'alinéa 2, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2018.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut être supérieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1^{er} à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Par dérogation à l'article 66, § 1^{er}, et à l'alinéa 1^{er} du présent article, les moins-values relatives aux véhicules visés à l'alinéa 1^{er} sont déductibles en tant que frais professionnels à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme

tarief niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig met een CO₂-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

In afwijking van het tweede lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.

Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiec capaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO₂ per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO₂-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiec capaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor

des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.

Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient visé à l'alinéa 1^{er} applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 5 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

L'alinéa 5 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1^{er} janvier 2018."

Art. 11. A l'article 551 du même Code, inséré par l'article 10, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots "avant le 1^{er} janvier 2026," sont remplacés par les mots "avant le 1^{er} juillet 2023," ;

2° dans l'alinéa 4, les mots "50 p.c.," sont remplacés par les mots "25 p.c.," ;

3° l'alinéa 4 est abrogé ;

4° dans les anciens alinéas 8 et 9, qui deviennent les alinéas 7 et 8, les mots "alinéa 5" sont chaque fois remplacés par les mots "alinéa 4".

Art. 12. L'article 2 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2024 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2023.

L'article 3, 1° à 4°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2026 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2025.

Les articles 3, 5° à 8°, 5, 6, 1°, 7, 1°, 8, 1°, 9, 1°, et 10 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et sont applicables à partir de l'exercice

de overeenstemmende belastbare tijdperken.

De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het vijfde lid bedoelde minimale energiec capaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

Het vijfde lid is niet van toepassing voor de hybridevoertuigen die worden aangekocht vóór 1 januari 2018."

Art. 11. In artikel 551 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd door artikel 10, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "vóór 1 januari 2026" vervangen door de woorden "vóór 1 juli 2023";

2° in het vierde lid worden de woorden "50 pct." vervangen door de woorden "25 pct.";

3° het vierde lid wordt opgeheven;

4° in het vroegere achtste en negende lid, die het zevende en achtste lid worden, worden de woorden "vijfde lid" telkens vervangen door de woorden "vierde lid".

Art. 12. Artikel 2 treedt in werking op 1 januari 2023 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2024 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2023.

Artikel 3, 1° tot 4°, treedt in werking op 1 januari 2025 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2026 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2025.

De artikelen 3, 5° tot 8°, 5, 6, 1°, 7, 1°, 8, 1°, 9, 1°, en 10 treden in werking op 1 januari 2026 en zijn van toepassing vanaf

d'imposition 2027 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2026.

Les articles 4, 1°, 6, 2°, 7, 2°, 8, 2°, et 9, 2°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

L'article 11, 2°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2028 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2027.

Les articles 4, 2°, 6, 3°, et 8, 3°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

Les articles 4, 3°, 6, 4°, et 8, 4°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2029.

Les articles 4, 4°, 6, 5°, et 8, 5°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2030.

Les articles 4, 5°, 6, 6°, et 8, 6°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2031.

het aanslagjaar 2027 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2026.

De artikelen 4, 1°, 6, 2°, 7, 2°, 8, 2°, en 9, 2°, treden in werking op 1 januari 2027.

Artikel 11, 2°, treedt in werking op 1 januari 2027 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2028 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2027.

De artikelen 4, 2°, 6, 3°, en 8, 3°, treden in werking op 1 januari 2028.

De artikelen 4, 3°, 6, 4°, en 8, 4°, treden in werking op 1 januari 2029.

De artikelen 4, 4°, 6, 5°, en 8, 5°, treden in werking op 1 januari 2030.

De artikelen 4, 5°, 6, 6°, en 8, 6°, treden in werking op 1 januari 2031.

Chapitre 2. - Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 13. Dans le titre II, chapitre II, section IV, sous-section III, A, du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré un article 64^{quater} rédigé comme suit :

"Art. 64^{quater}. Les amortissements relatifs à des bornes de recharge pour véhicules électriques acquises à l'état neuf ou constituées à l'état neuf qui sont publiquement accessibles, sont déductibles :

- à concurrence de 200 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus ;

- à concurrence de 150 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

Hoofdstuk 2. - Verhoogde kostenaf trek voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 13. In titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling III, onderdeel A, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 64^{quater} ingevoegd, luidende:

"Art. 64^{quater}. De afschrijvingen met betrekking tot in nieuwe staat verkregen of tot stand gebrachte laadstations voor elektrische wagens die publiek toegankelijk zijn, zijn aftrekbaar:

- ten belope van 200 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022;

- ten belope van 150 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

Pour l'application du présent article, une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsqu'elle :

- est librement accessible à tout tiers au moins pendant les heures d'ouverture ou les heures de fermeture habituelles de l'entreprise ; et
- est notifiée auprès du Service Public Fédéral Finances dans le délai fixé par le Roi.

Seules les bornes de recharge qui peuvent être numériquement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs, sont prises en considération pour cette déduction majorée. Le protocole standardisé mentionné plus haut doit être soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développé pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge.

Le montant déductible par période imposable est obtenu en majorant, selon le cas, de 100 p.c. ou de 50 p.c. le montant normal des amortissements de cette période.

Dans le cadre de la notification visée à l'alinéa 2, deuxième tiret, le contribuable autorise le Service Public Fédéral Finances à faire répertorier la borne de recharge sur le site internet de l'Observatoire européen des carburants alternatifs (eafo.eu). Le Roi détermine la forme de la notification visée à l'alinéa 2, deuxième tiret et les données qu'elle contient, ainsi que la manière dont le consentement susmentionné est accordé.

Voor de toepassing van dit artikel wordt een laadstation als publiek toegankelijk beschouwd wanneer het:

- ten minste gedurende de gangbare openingstijden, dan wel sluitingstijden van de onderneming vrij toegankelijk is voor elke derde; en
- binnen de door de Koning vastgestelde termijn aangemeld is bij de Federale overheidsdienst Financiën.

Enkel laadstations die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers komen voor deze verhoogde aftrek in aanmerking. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol moet ofwel van het type OCPP zijn, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld.

Het aftrekbare bedrag per belastbaar tijdperk wordt bekomen door het normale bedrag van de afschrijvingen van dat tijdperk met, naargelang het geval, 100 pct. of 50 pct. te verhogen.

In het kader van de in het tweede lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding, geeft de belastingplichtige aan de Federale Overheidsdienst Financiën de toestemming om het laadstation te laten vermelden op de webstek van het Europees observatorium voor alternatieve brandstoffen (eafo.eu). De Koning bepaalt de vorm van de in het tweede lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding en de gegevens die ze bevat evenals de manier waarop de hiervoor vermelde toestemming wordt verleend.

Les amortissements qui, conformément à l'alinéa 4, sont pris en considération au-delà de la valeur d'investissement ou de revient des bornes de recharges visées à l'alinéa 1^{er}, n'entrent pas en compte pour la détermination des plus-values ou moins-values ultérieures afférentes à ces bornes."

De afschrijvingen die overeenkomstig het vierde lid worden aanvaard bovenop de aanschaffings- of beleggingswaarde van de in het eerste lid bedoelde laadstations, komen niet in aanmerking voor het bepalen van de latere meerwaarden en minderwaarden op die laadstations."

Chapitre 3. Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 14. Au titre II, chapitre III, section 1^{ère}, du Code des impôts sur les revenus 1992, une sous-section *Ilvicies bis* est insérée sous l'intitulé "Sous-section *Ilvicies bis* - Réduction d'impôt pour les dépenses exposées pour l'installation d'une borne de recharge".

Art. 15. Dans la sous-section *Ilvicies bis* du titre II, chapitre III, section 1^{ère}, du même Code, insérée par l'article 14 de la présente loi, il est inséré un article 145⁵⁰ rédigé comme suit :

"Art. 145⁵⁰. § 1^{er}. Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées par le contribuable pendant la période imposable pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques dans l'habitation où le contribuable a établi son domicile au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} comprennent les dépenses pour l'achat à l'état neuf d'une borne de recharge et son installation, ainsi que les dépenses pour le contrôle de cette installation.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} doivent être payées au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

Hoofdstuk 3. – Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 14. In titel II, hoofdstuk III, afdeling I, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een onderafdeling *Ilvicies bis* ingevoegd met als opschrift "Onderafdeling *Ilvicies bis* - Belastingvermindering voor uitgaven verricht voor de plaatsing van een laadstation".

Art. 15. In onderafdeling *Ilvicies bis* van titel II, hoofdstuk III, afdeling 1, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij artikel 14 van deze wet, wordt een artikel 145⁵⁰ ingevoegd, luidende:

"Art. 145⁵⁰. § 1. Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk door de belastingplichtige werkelijk zijn betaald voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens in de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven omvatten de uitgaven voor de aankoop in nieuwe staat van een laadstation en de plaatsing ervan evenals de uitgaven voor de keuring van de installatie.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven moeten zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024.

La réduction d'impôt est accordée lorsqu'il est satisfait simultanément aux conditions suivantes :

1° la borne de recharge peut être digitalement connectée, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs. Le protocole standardisé mentionné plus haut est soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développée pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge ;

2° la borne de recharge utilise uniquement de l'électricité qui est fournie sur la base d'un contrat avec un fournisseur d'électricité qui s'engage à ne fournir que de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, ou qui est produite sur place au moyen de sources d'énergies renouvelables ;

3° l'installation est approuvée par un organisme de contrôle agréé ;

4° le contribuable n'a pas postulé la réduction d'impôt pour une période imposable antérieure.

La condition visée à l'alinéa 4, 2°, doit être remplie le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

La réduction d'impôt n'est pas applicable aux dépenses :

1° qui sont prises en considération à titre de frais professionnels réels ;

De belastingvermindering wordt verleend wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° het laadstation kan via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol is ofwel van het type OCPP, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld;

2° het laadstation gebruikt uitsluitend stroom die wordt geleverd op basis van een overeenkomst met een stroomleverancier die er zich toe verbindt om uitsluitend stroom te leveren die geproduceerd is op basis van hernieuwbare energiebronnen of die ter plaatse wordt opgewekt door middel van hernieuwbare energiebronnen;

3° de installatie is goedgekeurd door een erkend keuringsorganisme;

4° de belastingplichtige heeft de belastingvermindering niet gevraagd voor een vorig belastbaar tijdperk.

Aan de in het vierde lid, 2°, bedoelde voorwaarde moet voldaan worden op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan de in het eerste lid bedoelde uitgaven zijn gedaan.

De belastingvermindering is niet van toepassing op uitgaven die:

1° in aanmerking genomen zijn als werkelijke beroepskosten;

2° qui donnent droit à la déduction pour investissement visée à l'article 69 ;

3° qui sont remboursées par l'employeur du contribuable ou la personne morale dont il est dirigeant d'entreprise au titre de dépenses propres à l'employeur ou à la personne morale.

§ 2. Le montant pour lequel la réduction d'impôt est octroyée ne peut excéder 1.500 euros par borne de recharge et par contribuable. Ce montant n'est pas indexé conformément à l'article 178.

La réduction d'impôt est égale à :

- 45 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2021 ou 2022 ;
- 30 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2023 ;
- 15 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2024.

Lorsqu'une imposition commune est établie, la réduction d'impôt est répartie proportionnellement en fonction du revenu imposé conformément à l'article 130 de chaque conjoint dans l'ensemble des revenus des deux conjoints imposés conformément à l'article 130.

§ 3. Le contribuable tient les documents suivants à la disposition de l'administration :

1° les factures pour les dépenses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 ;

2° la preuve du paiement des dépenses susvisées ;

3° les documents probants permettant d'établir que la borne de recharge répond aux conditions visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 1° et 2° ;

2° recht geven op de in artikel 69 bedoelde investeringsaftrek.

3° door de werkgever van de belastingplichtige of de rechtspersoon waarvan de belastingplichtige bedrijfsleider is, worden terugbetaald als eigen kosten van die werkgever of rechtspersoon.

§ 2. Het bedrag waarvoor de belastingvermindering wordt verleend, kan niet meer bedragen dan 1.500 euro per laadstation en per belastingplichtige. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd overeenkomstig artikel 178.

De belastingvermindering is gelijk aan:

- 45 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2021 of 2022;
- 30 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2023;
- 15 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2024.

In geval van een gemeenschappelijke aanslag wordt de belastingvermindering evenredig omgedeeld in functie van het overeenkomstig artikel 130 belaste inkomen van elk der echtgenoten ten opzichte van de som van de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomens van de beide echtgenoten.

§ 3. De belastingplichtige houdt de volgende documenten ter beschikking van de administratie:

1° de facturen voor de in paragraaf 1, tweede lid, bedoelde uitgaven;

2° het bewijs van de betaling van de hiervoor bedoelde uitgaven;

3° de bewijsstukken die toelaten vast te stellen dat het laadstation aan de in het paragraaf 1, vierde lid, 1° en 2°, vermelde voorwaarden voldoet;

4° l'attestation délivrée dans le cadre de l'inspection visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 3°.

La facture pour l'installation de la borne de recharge indique l'adresse où la borne de recharge est installée."

Art. 16. Dans l'article 171 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 24 décembre 2020, dans la phrase liminaire des 5° et 6°, les mots "145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis" sont chaque fois remplacés par les mots "145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis".

Art. 17. Dans l'article 178/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 22 avril 2019, les mots "145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis," sont remplacés par les mots "145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis".

Art. 18. Dans l'article 243/1 du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 23 juin 2020, dans la phrase liminaire, les mots "145⁴⁸, 146 à 154bis," sont remplacés par les mots "145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 à 154bis".

Chapitre 4. – Déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'installations de bornes de chargement électrique

Art. 19. A l'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 20 décembre 2020, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 2°, e), est rétabli comme suit :

"e) les camions sans émission carbone et l'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et les installations de bornes de chargement électrique relatives aux camions sans émission carbone ;"

4° het attest dat in het kader van de in paragraaf 1, vierde lid, 3°, bedoelde keuring is afgeleverd.

De factuur voor de plaatsing van het laadstation vermeldt het adres waarop het laadstation is geplaatst."

Art. 16. In artikel 171 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 24 december 2020, worden in de inleidende zin van de bepalingen onder 5° en 6° de woorden "145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis" telkens vervangen door de woorden "145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis".

Art. 17. In artikel 178/1, § 1, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 april 2019, worden de woorden "145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis" vervangen door de woorden "145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis".

Art. 18. In artikel 243/1 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden in de inleidende zin de woorden "145⁴⁸, 146 tot 154bis" vervangen door de woorden "145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 tot 154bis".

Hoofdstuk 4. – Investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur

Art. 19. In artikel 69, § 1, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 20 december 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 2°, e), wordt hersteld als volgt:

"e) koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur met betrekking tot koolstofemissievrije vrachtwagens;"

2° l'alinéa est complété par un 4° rédigé comme suit :

"4° le pourcentage applicable pour les immobilisations visées au 2°, e), est majoré de :

- 21,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2023 ;
- 16 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2024 ;
- 10,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2025 ;
- 5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2026 ;".

Art. 20. Dans l'article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié en dernier lieu par la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° la première phrase est remplacée par ce qui suit :

"1) Le gasoil visé à l'article 419, f), i), peut bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant qui est fixé comme suit :

Au 1^{er} janvier 2023 : 245 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2024 : 244 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2025 : 243 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2026 : 242 euros par 1 000 litres à 15°C." ;

2° la deuxième phrase est abrogée.

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 4°, luidende:

"4° het percentage dat van toepassing is voor de in de bepaling onder 2°, e), bedoelde vaste activa wordt verder verhoogd met:

- 21,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2023;
- 16 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2024;
- 10,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2025;
- 5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2026;".

Art. 20. In artikel 429, § 5, 1), van de programmawet van 27 december 2004, laatst gewijzigd bij de programmawet van 1 juli 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de eerste zin wordt vervangen als volgt:

"1) De gasolie bedoeld in artikel 419, f), i), kan genieten van een vrijstelling van de bijzondere accijns ten belope van een bedrag dat wordt vastgesteld als volgt:

Op 1 januari 2023: 245 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2024: 244 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2025: 243 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2026: 242 euro per 1 000 liter bij 15 °C.";

2° de tweede zin wordt geschrapt.

Art. 21. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Art. 21. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2023.

Chapitre 5. – Modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité

Hoofdstuk 5. – Wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

Art. 22. Dans l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité, les modifications suivantes sont apportées :

Art. 22. In artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans le paragraphe 1^{er}, 2°, les mots "à laquelle il pouvait prétendre" sont remplacés par les mots "à laquelle il était éligible" ;

1° in paragraaf 1, 2°, worden de woorden "waarop hij aanspraak kon maken" vervangen door de woorden "waarvoor hij in aanmerking kwam";

2° le paragraphe 1^{er}, 3°, est remplacé par ce qui suit :

2° paragraaf 1, 3°, wordt vervangen als volgt:

"3° voiture de société respectueuse de l'environnement : une voiture sans émission de CO2 ;"

"3° milieuvriendelijke bedrijfswagen: een wagen zonder CO2-uitstoot;"

3° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), les mots "(achat, location, leasing, entretien et équipement obligatoire)" sont remplacés par les mots "(achat, location, leasing, financement, entretien, garage et équipement en vue de la protection du conducteur et de ses passagers, ainsi que l'équipement améliorant leur visibilité)", et les mots "le règlement général sur la police de la circulation routière" sont à chaque fois remplacés par les mots "le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique" ;

3° in paragraaf 1, 8°, a), worden de woorden "(aankoop, huur, leasing, onderhoud en verplichte uitrusting)" vervangen door de woorden "(aankoop, huur, leasing, financiering, onderhoud, stalling en uitrusting ter bescherming van de bestuurder en zijn passagiers, alsook uitrusting ter verhoging van hun zichtbaarheid)", en worden de woorden "het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer" telkens vervangen door de woorden "het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg";

4° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), deuxième tiret, les mots ", étant entendu que celles-ci n'entrent en considération que lorsqu'elles sont propulsées de façon électrique" sont abrogés ;

4° in paragraaf 1, 8°, a), tweede streepje, worden de woorden ", met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven" opgeheven;

5° le paragraphe 1^{er}, 8°, a), est complété par un tiret rédigé comme suit :

5° paragraaf 1, 8°, a), wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- les tricycles et quadricycles motorisés, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage

"- gemotoriseerde drie- en vierwielers, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het

de la voie publique, étant entendu que ceux-ci n'entrent en considération que lorsqu'ils sont propulsés de façon électrique et qu'ils sont conçus pour le transport de personnes et, en ce qui concerne les quadricycles, équipés d'un habitacle fermé ;"

6° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), troisième tiret, tel qu'introduit par le 6°, les mots "propulsés de façon électrique et qu'ils sont" sont abrogés ;

7° le paragraphe 1^{er}, 8°, a), est complété par un alinéa rédigé comme suit :

"Les véhicules motorisés visés à l'alinéa 1^{er} n'émettent pas de CO₂." ;

8° le paragraphe 1^{er}, 8°, b), est complété par un troisième tiret rédigé comme suit :

"- des abonnements de transport public pour les déplacements des membres de la famille du travailleur vivant sous son toit ;"

9° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, d), le deuxième tiret est remplacé par deux tirets rédigés comme suit :

"- les services de taxis ;

- les services de location de voitures avec chauffeur ;"

10° le paragraphe 1^{er}, 8°, d), est complété par un alinéa rédigé comme suit :

"Les véhicules motorisés visés à l'alinéa 1^{er}, premier et troisième tirets n'émettent pas de CO₂." ;

11° dans le paragraphe 2, premier tiret, les mots "et amortissements du capital" sont insérés entre les mots "les loyers et les intérêts", et les mots "de prêts hypothécaires" et le chiffre "5" est remplacé par le chiffre "10" ;

12° le paragraphe 2 est complété par deux tirets rédigés comme suit :

gebruik van de openbare weg, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven en ontworpen zijn voor het vervoer van personen en, in het geval van vierwielers, voorzien zijn van een gesloten passagiersruimte;"

6° in paragraaf 1, 8°, a), derde streepje, zoals ingevoegd door de bepaling onder 6°, worden de woorden "elektrisch worden aangedreven en" opgeheven;

7° paragraaf 1, 8°, a), wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De gemotoriseerde voertuigen bedoeld in het eerste lid hebben geen CO₂-uitstoot.";

8° paragraaf 1, 8°, b), wordt aangevuld met een derde streepje, luidende:

"- abonnements voor openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de inwonende gezinsleden van de werknemer;"

9° in paragraaf 1, 8°, d), wordt het tweede streepje vervangen door twee streepjes, luidende:

"- het taxivervoer;

- het verhuren van auto's met chauffeur;"

10° paragraaf 1, 8°, d), wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De gemotoriseerde voertuigen bedoeld in het eerste lid, eerste en derde streepje hebben geen CO₂-uitstoot.";

11° in paragraaf 2, eerste streepje, worden de woorden "en kapitaalaflossingen" ingevoegd tussen de woorden "huurgelden en interesten", en de woorden "van hypothecaire leningen" en wordt het getal "5" vervangen door het getal "10";

12° paragraaf 2 wordt aangevuld met twee streepjes, luidende:

"- les frais de parking liés à l'utilisation des moyens de transports en commun visés au paragraphe 1^{er}, 8°, b) ;

- l'indemnité kilométrique octroyée, à concurrence d'un montant maximum par kilomètre égal au montant visé à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14°, a), du Code des impôts sur les revenus 1992, pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis ans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique." ;

13° les paragraphes 3, 4, 6 et 7 sont abrogés.

Art. 23. Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 4, les mots ", en vertu de sa politique relative aux voitures de société," sont insérés entre les mots "qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui" et les mots "sont éligibles à une voiture de société." ;

2° le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 24. Dans l'article 5, § 1^{er}, de la même loi, les mots "à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur" sont remplacés par les mots "dont il dispose ou à laquelle il est éligible en vertu de la politique relative aux voitures de société de son employeur".

Art. 25. L'article 8 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

"Art. 8. § 1^{er}. Par année civile, le budget mobilité est mis à la disposition du travailleur sur un compte mobilité, en tenant compte du

"- parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van de middelen van openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8°, b);

- de kilometervergoeding voor een maximum bedrag per kilometer dat gelijk is aan het bedrag bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14°, a), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.";

13° paragrafen 3, 4, 6 en 7 worden opgeheven.

Art. 23. In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 worden de woorden "volgens het bedrijfswagenbeleid" ingevoegd tussen de woorden "beschikken of die" en de woorden "voor een bedrijfswagen";

2° paragraaf 5 wordt opgeheven.

Art. 24. In artikel 5, § 1, van dezelfde wet worden de woorden "waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken" vervangen door de woorden "waarover hij beschikt of waarvoor hij volgens het bedrijfswagenbeleid in aanmerking komt".

Art. 25. Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 8. § 1. Per kalenderjaar wordt het mobiliteitsbudget ter beschikking gesteld van de werknemer op een

moment auquel ce budget mobilité est accordé.

§ 2. Au cours de l'année civile, le travailleur peut utiliser son budget mobilité pour financer :

1° la mise à disposition d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et les frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de société, comme les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et, le cas échéant, les frais de gestion du budget mobilité ;

2° des moyens de transport durables, dont l'employeur fait au moins une offre à l'employé.

§ 3. Le solde du budget mobilité que le travailleur n'utilise pas pour financer les dépenses visées au § 2 lui est versé, une fois par an, en espèces, au plus tard en même temps que le salaire du premier mois de l'année civile suivante.

§ 4. La voiture de société mentionnée au § 2 fait l'objet d'une cotisation de solidarité visée à l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Elle est également soumise aux règles fiscales applicables aux véhicules visés à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992 lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés exclusivement à des fins professionnelles."

Art. 26. L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

mobilitérekening, rekening houdende met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer.

§ 2. Tijdens het kalenderjaar mag de werknemer het mobiliteitsbudget gebruiken voor de financiering van:

1° de terbeschikkingstelling van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en, in voorkomend geval, de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget;

2° duurzame vervoermiddelen, waarvan de werkgever minstens een aanbod doet aan de werknemer.

§ 3. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat de werknemer niet gebruikt voor de financiering van de bestedingen bedoeld in paragraaf 2, zal hem één keer per jaar in geld worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar.

§ 4. De in paragraaf 2 vermelde bedrijfswagen is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage bedoeld in artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt."

Art. 26. Artikel 10, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met twee leden, luidende:

"Il ne peut plus non plus bénéficier de l'exonération visée à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, c), du Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne les indemnités octroyées pour les déplacements entre le domicile et le lieu du travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Il ne peut plus non plus bénéficier de la réduction d'impôt visée à l'article 145²⁸, du Code des impôts sur les revenus 1992."

Art. 27. Dans l'article 11 de la même loi, le 2° est abrogé.

Art. 28. L'article 12 de la même loi est complété par les §§ 3 et 4 rédigés comme suit :

"§ 3. L'employeur peut déduire du budget mobilité les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles à condition qu'il indemnise les frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci.

§ 4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité doit être calculé conformément au paragraphe 1^{er}."

Art. 29. A l'article 13, § 1^{er}, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées :

"Hij kan ook niet meer genieten van de vrijstelling bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, c), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 voor wat betreft vergoedingen toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

Hij kan ook niet meer genieten van de belastingvermindering bedoeld in artikel 145²⁸, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992."

Art. 27. In artikel 11 van dezelfde wet, wordt de bepaling onder 2° opgeheven.

Art. 28. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met de paragrafen 3 en 4, luidende:

"§ 3. De werkgever mag de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, in mindering brengen van het mobiliteitsbudget op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan.

§ 4. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een formule vastleggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget overeenkomstig paragraaf 1 moet worden berekend."

Art. 29. In artikel 13, § 1, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° les mots "du travailleur" sont insérés entre les mots "de promotion" et les mots ", le budget mobilité" ;

2° les mots "lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial" sont remplacés par les mots "lorsque le système salarial".

Art. 30. Dans l'article 15 de la même loi, l'alinéa 4 est abrogé.

Art. 31. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} septembre 2021.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 22, 2°, 4°, 6°, 7°, 9°, 10° et 13°, entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2026.

Chapitre 6. – Modifications à la loi-programme du 27 décembre 2004 quant à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Art. 32. A l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié par les lois des 25 février 2007 et 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées :

1° il est inséré un paragraphe 1/1 rédigé comme suit :

"§ 1/1. La livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques via des bornes de recharge fait partie de l'électricité prise du réseau de transport ou de distribution, par l'acheteur d'électricité au point de fourniture du réseau de transport ou de distribution où la borne de recharge est raccordée. Cette livraison ne confère pas la qualité de distributeur à l'acheteur, mais bien de consommateur." ;

1° de woorden "van de werknemer" worden ingevoegd tussen de woorden "of een bevordering" en de woorden "kan het mobiliteitsbudget";

2° de woorden "de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor" worden opgeheven.

Art. 30. In artikel 15, van dezelfde wet, wordt het vierde lid opgeheven.

Art. 31. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 september 2021.

In afwijking van het eerste lid treedt artikel 22, 2°, 4°, 6°, 7°, 9°, 10° en 13°, in werking vanaf 1 januari 2026.

Hoofdstuk 6. – Wijzigingen aan de programmawet van 27 december 2004 wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit

Art. 32. In artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004, gewijzigd bij de wetten van 25 februari 2007 en 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

"§ 1/1. De levering van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen maakt deel uit van de elektriciteit afgenomen van het transport- of verdelingsnetwerk door de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Deze levering verleent de afnemer niet de hoedanigheid van distributeur, maar wel van gebruiker.";

2° le paragraphe 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

“La consommation d’électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour ce paragraphe, considérée comme usage propre de l’entité qui produit de l’électricité.”.

2° paragraaf 2 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.”.

TITRE 3 – AFFAIRES SOCIALES

TITEL 3 – SOCIALE ZAKEN

Chapitre unique – Modification de l’article 38, § 3^{quater} de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés

Enig Hoofdstuk – Wijziging van artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers

Art. 33. A l’article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié en dernier lieu par la loi du 20 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées :

Art. 33. In artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 20 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1) le 3° est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

1) de bepaling onder 3° wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Les cotisations mensuelles, telles qu’établies dans les alinéas précédents, ainsi que dans le 4° et le 7°, sont augmentées comme suit :

“De maandelijkse bijdragen, zoals vastgesteld in de vorige leden, alsook in 4° en 7°, worden als volgt verhoogd:

a) la cotisation calculée : multipliée par un facteur de 2,25 à partir du 1^{er} juillet 2023, par un facteur de 2,75 à partir du 1^{er} janvier 2025, par un facteur de 4,25 à partir du 1^{er} janvier 2026 et par un facteur de 5,50 à partir du 1^{er} janvier 2027 ;

a) de berekende bijdrage: vermenigvuldiging met factor 2,25 vanaf 1 juli 2023, met factor 2,75 vanaf 1 januari 2025, met factor 4,25 vanaf 1 januari 2026 en met factor 5,50 vanaf 1 januari 2027;

b) la cotisation minimale : passer à 23,41 à partir du 1^{er} janvier 2025, à 25,99 à partir du 1^{er} janvier 2026, à 28,57 à partir du 1^{er} janvier 2027 et à 31,15 à partir du 1^{er} janvier 2028.

b) de minimumbijdrage: verhoging naar 23,41 vanaf 1 januari 2025, naar 25,99 vanaf 1 januari 2026, naar 28,57 vanaf 1 januari 2027 en naar 31,15 vanaf 1 januari 2028.

Les augmentations visées à l’alinéa précédent ne s’appliquent pas aux véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023.” ;

De in het vorige lid vermelde verhogingen gelden niet voor de voertuigen, aangekocht, gehuurd of geleased vóór 1 juli 2023.”;

2) dans le 7° les mots “, au gaz naturel ou méthane” sont insérés entre les mots “gaz de pétrole liquéfié” et les mots “installé conformément” ;

3) dans le 9° les mots “, sous 7°” sont insérés entre les mots “sous 3°” et les mots “et sous 8°”.

Art. 34. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} octobre 2021.

TITRE 4 – EVALUATION DE L’IMPACT DU VERDISSEMENT FISCAL ET SOCIAL DE LA MOBILITE

Art. 35. Le Roi évalue l’impact de la présente loi au plus tard le 30 avril 2026, notamment en ce qui concerne son impact sur les finances publiques.

Art. 36. Le contribuable doit transmettre au SPF Finances toutes les données qui sont nécessaires pour pouvoir déterminer l’impact sur l’avantage de toute nature résultant de l’utilisation à des fins personnelles d’un véhicule mis gratuitement à disposition visé à l’article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, sur la déductibilité fiscale des frais professionnels afférents à l’utilisation de tels véhicules, sur les accises sur les carburants et sur la TVA, dans les modalités et endéans le délai déterminés par le Roi.

Art. 37. La non-observation de la disposition de l’article 36 est punie conformément à l’article 445, § 1^{er}, du même Code.

2) in de bepaling onder 7° worden de woorden “, aardgassen of methaangassen” ingevoegd tussen het woord “petroleumgassen” en de woorden “, gemonteerd overeenkomstig”;

3) in de bepaling onder 9° worden de woorden “, het 7°” ingevoegd tussen de woorden “bij het 3°,” en de woorden “en het 8°”.

Art. 34. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 oktober 2021.

TITEL 4 – EVALUATIE VAN DE IMPACT VAN DE FISCALE EN SOCIALE VERGROENING VAN DE MOBILITEIT

Art. 35. De Koning evalueert de impact van deze wet ten laatste tegen 30 april 2026, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft.

Art. 36. De belastingplichtige moet alle gegevens die nodig zijn om de impact van deze wet op het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, op de fiscale aftrekbaarheid van beroepskosten met betrekking tot het gebruik van dergelijke voertuigen, op de brandstofaccijnzen en de btw te kunnen vaststellen aan de FOD Financiën doen toekomen, op de wijze en binnen de termijn die de Koning bepaalt.

Art. 37. De niet-naleving van de bepaling in artikel 36 wordt bestraft overeenkomstig artikel 445, § 1, van hetzelfde Wetboek.

Art. 38. Les articles 36 et 37 entrent en vigueur le jour de la publication de la présente loi au Moniteur belge et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2022 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2021.

Art. 38. De artikelen 36 en 37 treden in werking op de dag van de bekendmaking van deze wet in het Belgisch Staatsblad en zijn van toepassing vanaf het aanslagjaar 2022 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2021.

Donné le

Gegeven te

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE:

De Minister van Financiën,



Vincent VAN PETEGHEM

Le Ministre du Travail,

De Minister van Werk,

Pierre-Yves DERMAGNE

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

Le Ministre des Affaires sociales,

De Minister van Sociale Zaken,

Frank VANDENBROUCKE

La Ministre du Climat,

De Minister van Klimaat,

Zakia KHATTABI

La Ministre de l'Energie,

De Minister van Energie,

Tinne VAN DER STRAETEN

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL FINANCES

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité

EXPOSE DES MOTIFS

TITRE 1^{er} – Disposition Générale

Article 1^{er}

Conformément à l'article 83 de la Constitution, le présent article précise que cette loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

TITRE 2 – FINANCES

Chapitre 1^{er}. - Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone

Généralités

Le régime fiscal et social pour les véhicules d'entreprise constitue une rémunération alternative intéressante pour l'entreprise et le travailleur par rapport au salaire brut. Ce régime constitue cependant également un subside important pour la possession et l'usage d'un véhicule en tant que moyen de déplacement, entraînant des conséquences négatives sur le plan économique, environnemental et social. Les années écoulées, une partie des véhicules d'entreprise ont été systématiquement ajoutés aux ventes de véhicules, raison pour

KONINKRIJK BELGIE

Federale Overheidsdienst Financiën

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

MEMORIE VAN TOELICHTING

TITEL 1 – Algemene Bepaling

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet, bepaalt dit artikel dat de wet een door artikel 74 van de Grondwet beoogde aangelegenheid regelt.

TITEL 2 - FINANCIËN

Hoofdstuk 1. - Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark

Algemeen

Het fiscaal en sociaal regime voor bedrijfswagens vormt een interessante alternatieve verloning voor de onderneming en de werknemer in vergelijking met het brutoloon. Dat regime vormt echter ook een belangrijke subsidie voor het bezit en het gebruik van de wagen als vervoermiddel, met negatieve gevolgen op economisch, milieu- en sociaal vlak. De afgelopen jaren is het aandeel van de bedrijfswagens in de autoverkoop stelselmatig toegenomen, waardoor er momenteel bijna 700.000 bedrijfswagens rondrijden.

laquelle cela avoisine actuellement près de 700.000 véhicules d'entreprise. En outre, les véhicules d'entreprise sont utilisés plus intensivement pour les déplacements domicile-lieu de travail et pour les déplacements à fin privée, représentant 6.000 kilomètres supplémentaires annuellement. D'après une étude dans "Brussel Studies" en 2019, plus de trois sur dix déplacements domicile-lieu de travail à Bruxelles se produiraient avec des véhicules d'entreprise.

La fiscalité automobile actuelle a, entre autres, contribué à ce que les émissions moyennes de CO₂ des véhicules d'entreprise nouvellement acquises soient descendues en-deçà de celles des véhicules privés. Ainsi la variante électrique a été plus rapidement choisie et ainsi les voitures qui émettent encore du CO₂ sont également devenues, en moyenne, plus économiques. Par ailleurs, le cycle de vie en tant que véhicule d'entreprise est plus court, ce qui accélère davantage la diminution des émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble des véhicules d'entreprise. Toutefois, ceci est incomplet au regard des objectifs climatiques européens à remplir d'ici 2030. De plus, la question se pose de savoir s'il y a une marge suffisante pour rendre énergiquement plus efficaces des véhicules dotés d'un moteur à combustion, en tenant compte certainement de la popularité grandissante des grands modèles, comme le SUV.

Comme tenu du nombre élevé des véhicules d'entreprise et de leur usage intensif, et compte tenu de leur diminution insuffisamment rapide des émissions moyennes de CO₂, une modification drastique de la fiscalité automobile s'impose pour s'en assurer. Le nombre d'automobiles ayant un moteur à combustion, lorsque (lui-même) combiné à un moteur électrique ou à un accumulateur, devra d'ici 2030 être plus rapidement abandonné au profit de véhicules sans émission carbone. Ce n'est que de cette manière que seront réalisables les objectifs européens en matière de réduction des émissions de CO₂, dont le transport est la

Bovendien worden bedrijfswagens intensiever gebruikt voor woon-werkverplaatsingen en voor private doeleinden, jaarlijks zo'n 6.000 kilometer extra. Volgens een studie in "Brussels Studies" in 2019 zouden meer dan drie op de tien woon-werkverplaatsingen met de wagen in Brussel met bedrijfswagens gebeuren.

De huidige autofiscaliteit heeft er o.a. toe bijgedragen dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van een nieuw aangeschafte bedrijfswagen lager ligt dan die van een privéwagen. Zo wordt er sneller gekozen voor een puur elektrische variant en zijn ook de wagens die nog wel CO₂ uitstoten gemiddeld zuiniger. Daarnaast is de levenscyclus als bedrijfswagen korter, wat de daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle bedrijfswagens samen verder versnelt. Toch is dit in het licht van de tegen 2030 te halen Europese klimaatdoelstellingen onvoldoende. Bovendien rijst de vraag of er nog voldoende rek zit op het zuiniger maken van wagens met een verbrandingsmotor, zeker rekening houdend met de toegenomen populariteit van grotere modellen als de SUV.

Gezien het hoge aantal bedrijfswagens en hun intensieve gebruik, en gezien hun onvoldoende snel dalende gemiddelde CO₂-uitstoot, dringt een drastische wijziging van de autofiscaliteit zich dan ook op. Het aandeel van wagens met een verbrandingsmotor, zelfs wanneer ze gecombineerd worden met een elektromotor en een accu, zal tegen 2030 versneld moeten afnemen ten voordele van koolstofemissievrije wagens. Alleen op die manier zullen de Europese doelstellingen inzake reductie van de CO₂-uitstoot, waarbij transport de belangrijkste bron van uitstoot is

source d'émission la plus importante dans les secteurs dans lesquels la Belgique est encore entièrement responsable.

C'est en raison de cela qu'est mis en œuvre via le présent projet un reverdissement accéléré de notre parc de véhicules d'entreprise. Tous les nouveaux véhicules devront à partir de 2026 rouler sans émission carbone, pour qu'ils puissent encore bénéficier d'un traitement (para)fiscal avantageux. Il n'en résulte aucun interdit, en tant que tel, sur les véhicules d'entreprise qui roulent (partiellement) au combustible fossile. L'avantage complémentaire sur le plan fiscal et social sera entièrement bien supprimé.

Tout comme à l'occasion de l'introduction en 2011 et 2016 de dépenses non admises supplémentaires, c'est-à-dire 17 et 40 p.c. respectivement, de l'avantage de toute nature pour une utilisation personnelle d'un véhicule mis à disposition du travailleur, ce régime est également étendu à l'impôt des personnes morales.

Concrètement, les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026 ayant une émission de CO₂ plus élevée que zéro ne seront plus déductibles pour l'employeur.

Les véhicules d'entreprise sans émission carbone achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026 restent fiscalement déductibles à 100 p.c. Pour les véhicules d'entreprise acquis après cette date, la déductibilité fiscale sera limitée. Afin que le verdissement du parc automobile se fasse le plus rapidement possible, cette limitation augmentera plus les véhicules de société seront acquis loin dans le futur. A cette fin, la déduction existante de 100 p.c. sera diminuée par étapes à partir de 2027, afin d'atteindre une déduction de 67,5 p.c. à partir de 2031.

La partie des frais qui était limitée fiscalement à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des sociétés, sera taxée au taux de 25 p.c. à l'impôt des personnes morales.

in de sectoren waar België nog volledig zelf verantwoordelijk is, haalbaar zijn.

Er wordt daarom via dit ontwerp ingezet op een versnelde vergroening van ons bedrijfswagenpark. Alle nieuwe bedrijfswagens zullen vanaf 2026 koolstofemissievrij moeten rijden, opdat ze nog een gunstige (para)fiscale behandeling zullen kunnen genieten. Er komt als zodanig wel geen verbod op bedrijfswagens die (deels) op fossiele brandstof rijden. Het bijhorend voordeel op fiscaal en sociaal vlak zal wel volledig verdwijnen.

Net als bij de invoering in 2011 en 2016 van de extra verworpen uitgave t.b.v. respectievelijk 17 en 40 pct. van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik voor een aan een werknemer ter beschikking gesteld voertuig, wordt deze regeling ook doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting.

Concreet zullen vanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar zijn voor de werkgever.

Koolstofemissievrije bedrijfswagens die vóór 1 januari 2027 zijn aangekocht, geleased of gehuurd, blijven voor 100 pct. fiscaal aftrekbaar. Voor koolstofemissievrije bedrijfswagens die nadien worden aangeschaft, zal de fiscale aftrekbaarheid beperkt worden. Om de vergroening van het bedrijfswagenpark zo snel mogelijk te laten verlopen, zal deze beperking toenemen des te verder in de toekomst de bedrijfswagens worden aangeschaft. Daartoe zal de bestaande aftrek van 100% vanaf 2027 stapsgewijs worden afgebouwd, om een aftrek van 67,5% vanaf 2031 te bereiken.

Het deel van de kosten dat in de personen- en vennootschapsbelasting fiscaal beperkt wordt, zal in de rechtspersonenbelasting aan een tarief van 25 pct. belast worden.

En raison du fait que les nouveaux véhicules d'entreprise s'écoulent souvent après 4 ans via le marché de seconde main vers le parc automobile privé, une plus grande proportion des véhicules d'entreprise sans émission carbone aura également, relativement rapidement, un impact à cet égard.

Commentaire des articles

Art. 2

Avec l'article 2, un plafond de 50 p.c. est introduit à partir du 1^{er} janvier 2023 pour la déductibilité fiscale des frais d'essence et de diesel d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023. Tout comme pour les autres frais professionnels relatifs à ce véhicule, le pourcentage de déduction déterminé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, CIR 92, ne sera pas limité pour les frais d'électricité. Ainsi, l'utilisation du moteur électrique de ces véhicules sera davantage encouragé.

Cette mesure prendra fin à partir du 1^{er} janvier 2026, car, à partir de ce moment, la déductibilité fiscale de tous les frais professionnels afférents à l'utilisation des voitures de société avec émission de CO2 sera limitée à maximum 50 p.c. (voir commentaire des articles 10 et 11).

Art. 3 et 4

Les articles 3 et 4 apportent un certain nombre de modifications à l'article 66, CIR 92, telles que :

- pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026, aucune déduction fiscale ne leur est plus accordée lorsque ceux-ci ne sont pas sans émission carbone ;

- les références dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 66, CIR 92 sont complétées tenant

Doordat nieuwe bedrijfswagens vaak al na 4 jaar via de tweedehandsmarkt naar het privéwagenvark doorstromen, zal het hogere aandeel van koolstofemissievrije bedrijfswagens ook relatief snel daar een impact hebben.

Commentaar bij de artikelen

Art. 2

Via artikel 2 wordt vanaf 1 januari 2023 een bovengrens van 50 pct. ingevoerd voor de fiscale aftrekbaarheid van de benzine- of dieselkosten van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybride voertuig. Voor de elektriciteitskosten zal, net zoals voor de andere beroepskosten met betrekking tot dat voertuig, het overeenkomstig artikel 66, § 1, eerste lid, 2°, WIB 92, bekomen aftrekpercentage niet beperkt worden. Op die manier zal bij deze voertuigen het gebruik van de elektromotor extra aangemoedigd worden.

Vanaf 1 januari 2026 komt deze maatregel te vervallen, omdat vanaf dan de fiscale aftrekbaarheid van alle beroepskosten met betrekking tot het gebruik van bedrijfswagens met CO2-uitstoot beperkt wordt tot maximum 50 pct. (zie commentaar bij de artikelen 10 en 11).

Art. 3 en 4

De artikelen 3 en 4 brengen een aantal wijzigingen aan artikel 66, WIB 92 aan, zodat:

- voor bedrijfswagens die vanaf 1 januari 2026 zijn aangekocht, geleased of gehuurd, er geen fiscale aftrek meer wordt toegestaan wanneer ze niet koolstofemissievrij zijn;

- de verwijzingen in de paragrafen 2 en 3 van artikel 66, WIB 92, vervolledigd worden

compte du nouvel article 551, CIR 92 (article 10 en projet) ;

- le régime dérogatoire de l'article 66, § 4, CIR 92, par lequel les frais déductibles pour le trajet domicile-lieu de travail sont déterminés forfaitairement à 0,15 euro par kilomètre, n'est encore applicable que pour les véhicules d'entreprise sans émission carbone et pour les véhicules d'entreprise qui relèvent du régime de sortie – ou de "grandfathering" – uniquement ;

- la déductibilité fiscale des véhicules d'entreprise sans émission carbone est maintenue pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027. Pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location après cette date, le taux de déductibilité est porté à :

- 95 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;
- 90 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ;
- 82,5 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ;
- 75 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2030 ;
- 67,5 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2031.

Art. 5

Via le présent article, la référence dans l'article 198*bis*, CIR 92 à l'article 66, § 1^{er}, CIR 92, est adaptée à l'occasion de l'introduction du nouveau régime de déduction pour l'exercice d'imposition 2027.

Art. 6 à 9

rekening houdend met het nieuwe artikel 551, WIB 92 (artikel 10 in ontwerp);

- de afwijkende regeling in artikel 66, § 4, WIB 92, waarbij voor het woon-werkverkeer de aftrekbare kosten forfaitair op 0,15 euro per kilometer worden bepaald, enkel nog van toepassing is voor koolstofemissievrije bedrijfswagens en voor bedrijfswagens die onder de uitdoof- of "grandfathering"-regeling vallen;

- de fiscale aftrekbaarheid van koolstofemissievrije bedrijfswagens op 100 pct. behouden blijft voor wagens aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2027. Voor koolstofemissievrije bedrijfswagens die nadien worden aangekocht, geleased of gehuurd, zal het tarief van de aftrekbaarheid gebracht worden op:

- 95 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2027;
- 90 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2028;
- 82,5 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2029;
- 75 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2030;
- 67,5 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2031.

Art. 5

Via dit artikel wordt de verwijzing in artikel 198*bis*, WIB 92, naar artikel 66, § 1, WIB 92, aangepast bij de invoering van de nieuwe aftrekregeling in aanslagjaar 2027.

Art. 6 tot 9

Via ces articles, les nouveaux régimes fiscaux qui seront applicables à partir du 1^{er} janvier 2026 pour les véhicules d'entreprise à l'impôt des personnes physiques, à l'impôt des sociétés et à l'impôt des non-résidents des personnes physiques et des sociétés seront étendus à l'impôt des personnes morales et à l'impôt des non-résidents – associations. Cela va se produire par le prélèvement d'une taxe, c'est-à-dire 25 p.c. des frais relatifs à des véhicules d'entreprise avec émission de CO₂, achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026 et de la partie non-déductible des frais relatifs à des véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2027.

Art. 10 et 11

Les présents articles insèrent un article 551 nouveau dans le titre X du CIR 92, dans lequel :

- à partir de l'exercice d'imposition 2026, un scénario de sortie y est prévu pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 ;

- les règles de déduction existantes restent maintenues pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023 (clause de "grandfathering").

Le scénario de sortie visé plus haut implique que la mesure de déduction existante reste d'application temporairement, mais implique que à cet égard les limites inférieures de 40 et 50 p.c., respectivement, pour les véhicules qui émettent au minimum 200 grammes de CO₂ par kilomètre, et ceux qui émettent moins de 200 grammes de CO₂ par kilomètre ne seront plus valables. En outre, une limite supérieure de 75 p.c. y est insérée, qui diminue ensuite à 50 p.c. pour l'exercice d'imposition 2027, puis à 25 p.c. pour l'exercice d'imposition 2028, pour finalement aboutir à une déduction nulle à partir de l'exercice d'imposition 2029. A partir de

Via deze artikelen worden de nieuwe fiscale regelingen voor bedrijfswagens die vanaf 1 januari 2026 van toepassing zullen zijn in de personenbelasting, vennootschapsbelasting en de belasting niet-inwoners voor natuurlijke personen en vennootschappen doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting en de belasting niet-inwoners - verenigingen. Dit zal gebeuren door een belasting te heffen t.b.v. 25 pct. van de kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot en van het niet-aftrekbare gedeelte van de kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2027 aangekochte, geleasede of gehuurde koolstofemissievrije bedrijfswagens.

Art. 10 en 11

Deze artikelen voegen een nieuw artikel 551 toe aan titel X van het WIB 92, waarin:

- er vanaf aanslagjaar 2026 in een uitdoofscenario voorzien wordt voor bedrijfswagens die zijn aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025;

- de bestaande aftrekregeling behouden blijft voor bedrijfswagens die vóór 1 juli 2023 zijn aangekocht, geleased of gehuurd ("grandfathering").

Het hierboven bedoelde uitdoofscenario houdt in dat de bestaande aftrekregeling tijdelijk blijft toegepast worden, maar dat daarbij de ondergrenzen van 40 en 50 pct. voor respectievelijk de wagens die minstens 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten en deze die minder dan 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten, niet langer zullen gelden. Verder wordt er een bovengrens van 75 pct. ingevoerd, die in aanslagjaar 2027 verder daalt naar 50 pct., in aanslagjaar 2028 naar 25 pct., om uiteindelijk vanaf aanslagjaar 2029 uit te komen op een nul-aftrek. Vanaf aanslagjaar 2029 vallen bedrijfswagens aangekocht, geleased of

l'exercice d'imposition 2029, les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 relèvent donc du régime général de déduction visé à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, CIR 92. Naturellement, ce scénario de sortie n'est applicable qu'aux véhicules avec émission de CO2. Seront fiscalement déductibles à 100 p.c. les frais professionnels relatifs à l'usage d'un véhicule sans émission carbone, acheté, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, tout comme les véhicules sans émission carbone achetés, pris en leasing ou en location en 2026.

Art. 12

Cet article fixe l'entrée en vigueur des différentes dispositions modificatives du présent chapitre.

Chapitre 2. - Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Afin d'inciter les contribuables à opter autant que possible pour des véhicules sans émission carbone, de bonnes installations de recharge à domicile, au travail et sur la route deviennent de plus en plus indispensables.

Le gouvernement souhaite dès lors encourager l'installation de bornes de recharge. Il propose de le faire au moyen d'une réduction d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge à domicile (Chapitre 3 de la présente loi), et d'une déduction majorée de frais pour l'installation par les entreprises de bornes de recharge accessibles au public. Ainsi, l'investissement dans une borne de recharge est rendu plus réalisable du point de vue des coûts.

Ces mesures font partie du plan de relance du gouvernement financé par le Fonds de relance de l'Union européenne. Elles sont par conséquent limitées aux investissements en

gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 dus onder de in artikel 66, § 1, eerste lid, WIB 92, bedoelde algemene aftrekregeling. Uiteraard is dit uitdoofscenario enkel van toepassing op wagens met CO2-uitstoot. De beroepskosten met betrekking tot het gebruik van een koolstofemissievrije wagen, aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 zullen, net zoals de koolstofemissievrije wagens aangekocht, geleased of gehuurd in 2026, 100 pct. fiscaal aftrekbaar zijn.

Art. 12

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de verschillende wijzigingsbepalingen in dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 2. - Verhoogde kostenaf trek voor laadstations voor elektrische wagens

Om belastingplichtigen te stimuleren om zoveel mogelijk te kiezen voor koolstofemissievrije wagens, worden goede laadfaciliteiten thuis, op het werk en onderweg steeds meer onmisbaar.

De regering wil dan ook de installatie van laadstations aanmoedigen. Ze stelt voor om dit te doen door middel van een belastingvermindering voor de installatie van een thuislaadpaal (Hoofdstuk 3 van deze wet) en een verhoogde kostenaf trek voor de installatie van publiek toegankelijke laadstations door bedrijven. De investering in een laadstation wordt op die manier vanuit een kostperspectief haalbaarder gemaakt.

Deze maatregelen kaderen in het relanceplan van de regering dat wordt gefinancierd met middelen van het EU-herstelfonds. Ze zijn dan ook beperkt tot investeringen in

bornes de recharge réalisés sur la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024.

Commentaire de l'article

Art. 13

Le gouvernement souhaite encourager les entreprises à installer des bornes de recharge pour voitures électriques accessibles au public. L'on songe ici aux bornes de recharge dans les parkings librement accessibles des centres commerciaux, supermarchés, boutiques et bureaux, où chacun peut recharger sa voiture électrique ou hybride.

Une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsque toute personne disposant d'une voiture électrique peut l'utiliser et ceci au moins pendant soit les heures d'ouverture habituelles de l'entreprise, soit les heures de fermeture habituelles de l'entreprise. De plus, la borne de recharge doit être publique dans le sens où les utilisateurs peuvent en vérifier l'emplacement ainsi que la disponibilité. A cet effet, la borne de recharge doit être notifiée dans le délai à fixer par le Roi auprès du SPF Finances, qui se chargera de lister la borne sur eafo.eu. Dans le cadre de la notification, le contribuable doit donner son consentement pour cette mention sur eafo.eu. Le Roi déterminera comment ce consentement doit être donné. Il déterminera également la forme sous laquelle la notification doit être faite et les données qui doivent être communiquées.

Pour pouvoir bénéficier de l'incitant fiscal, la borne de recharge installée doit être, véritablement, une borne de recharge intelligente. Cela signifie que le temps de charge et la capacité de charge doivent être renseignés par un système de gestion de l'énergie. Dans le système électrique en mutation, l'autoconsommation sera encouragée et la consommation de pointe sera découragée. Pour pouvoir éviter des coûts non nécessaires, le consommateur

laadstations die worden gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 augustus 2024.

Commentaar bij het artikel

Art. 13

De regering wil ondernemingen ertoe aanzetten om laadstations voor elektrische wagens te installeren die voor het publiek toegankelijk zijn. Hierbij wordt gedacht aan laadstations op vrij toegankelijke parkeerterreinen van winkelcentra, supermarkten, baanwinkels en kantoren, waar iedereen zijn elektrische of hybride wagen kan opladen.

Een laadstation wordt als publiek toegankelijk beschouwd wanneer iedereen met een elektrische auto er gebruik van kan maken en dit minstens gedurende ofwel de gangbare openingstijden van de onderneming, ofwel de gangbare sluitingstijden van de onderneming. Bovendien moet het laadstation openbaar zijn in de zin dat gebruikers zowel de locatie als de beschikbaarheid kunnen controleren. Daartoe moet het laadstation binnen de door de Koning vast te stellen termijn worden aangemeld bij de FOD Financiën, die zal instaan voor de vermelding van het laadstation op eafo.eu. In het kader van de aanmelding, moet de belastingplichtige de toestemming geven voor die vermelding op eafo.eu. De Koning zal bepalen hoe die toestemming moet worden gegeven. Hij zal verder ook bepalen onder welke vorm de aanmelding moet gebeuren en welke gegevens moeten worden meegedeeld.

Om van de fiscale stimulus te kunnen genieten dient het geïnstalleerde laadstation wel een intelligent laadstation te zijn. Dit betekent dat de laadtijd en het laadvermogen moeten kunnen gestuurd worden door een energiebeheerssysteem. In het wijzigende elektriciteitssysteem zal zelfverbruik aangemoedigd en piekverbruik steeds meer ontraden worden. Om onnodige kosten te kunnen vermijden zal de consument daarom in de toekomst zijn verbruik nog beter moeten

devra pouvoir à l'avenir encore mieux synchroniser sa consommation avec la production propre et avec l'offre du réseau. Une borne de rechargement avec direction intelligente peut aider en cela et peut mener sur la durée de vie entière à de plus grandes économies sur la facture d'énergie par rapport à une borne de recharge qui n'a pas de direction intelligente.

Ceci explique la condition technique spéciale que fixe la présente loi sur ces bornes de recharge intelligente à disposition du consommateur. La présente loi détermine notamment que la borne de recharge doit être connectée à un système de gestion énergétique, abstraction faite de la marque ou du développeur de ce système de gestion. Si la borne intelligente ne peut être connectée qu'avec un système de gestion du même fournisseur, la liberté de choix du consommateur est limitée, et l'on peut s'attendre à des frais plus élevés ("vendor lock-in"). Afin de donner le temps aux producteurs de bornes de recharge intelligente d'adapter leur protocole à cette condition, celle-ci ne sera applicable qu'à partir de 2023.

L'avantage est octroyé sous forme d'une déduction majorée pour les amortissements de nouvelles bornes de recharge qui sont accessibles au public (article 64^{quater}, CIR 92 en projet). Les frais accessoires qui sont amortis en même temps que la borne de recharge font partie de cette valeur d'investissement.

La déduction est portée à 200 p.c. pour les amortissements des bornes de recharge accessibles au public dans lesquelles a été investi au cours de la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 et à 150 p.c. pour les amortissements des bornes de recharge accessibles au public dans lesquelles a été investi au cours de la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 août 2024

La déduction majorée pour les bornes de recharge accessibles au public s'applique aussi bien à l'impôt des personnes physiques

kunnen synchroniseren met de eigen productie en met het aanbod op het net. Een intelligent stuurbaar laadstation kan daarbij helpen en kan over de volledige levensduur tot een grote kostenbesparing op de energiefactuur leiden t.o.v. een laadstation dat niet intelligent stuurbaar is.

Hierbij legt deze wet een bijkomende technische voorwaarde op aan deze intelligente laadstations ter bescherming van de consument. Deze wet bepaalt namelijk dat het laadstation moet kunnen gekoppeld worden met een energiebeheerssysteem, ongeacht het merk of de ontwikkelaar van dit beheerssysteem. Indien het intelligente laadstation enkel koppelbaar is met een beheerssysteem van dezelfde leverancier, wordt de keuzevrijheid van de consument n.l. beperkt, en kan deze aankijken tegen hogere kosten ("vendor lock-in"). Om de producenten van intelligente laadstations de tijd te geven hun protocollen aan te passen aan deze voorwaarde, zal deze pas vanaf 2023 van toepassing zijn.

Het voordeel wordt verleend onder de vorm van een verhoogde aftrek voor de afschrijvingen van nieuwe publiek toegankelijke laadstations (ontworpen artikel 64^{quater}, WIB 92). De bijkomende kosten die samen met het laadstation worden afgeschreven, maken deel uit van die aanschaffingswaarde.

De aftrek wordt op 200 pct. gebracht voor de afschrijvingen van publiek toegankelijke laadstations waarin is geïnvesteerd in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022 en op 150 pct. voor de afschrijvingen van publiek toegankelijke laadstations waarin is geïnvesteerd in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

De verhoogde aftrek voor publiek toegankelijke laadstations geldt zowel in de personenbelasting als de

qu'à l'impôt des sociétés. Elle est également applicable à l'impôt des non-résidents, dans la mesure où ces frais grèvent exclusivement les revenus professionnels imposables en Belgique (articles 235 et 237, CIR 92).

Chapitre 3. — Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 14 et 15

En principe, les voitures électriques peuvent être chargées avec un câble de charge spécial ("chargeur mobile") via une prise normale (la "prise schuko"). Cependant, bien que tous les chargeurs mobiles modernes soient équipés d'un "In Cable Control Box" (qui offre une protection contre la surchauffe), la plupart des installations électriques domestiques ne sont pas équipées pour faire face à la charge que constitue le chargement d'un véhicule électrique. Une borne de recharge à domicile a l'avantage d'être connectée à un circuit électrique séparé avec un fusible propre. Cela permet de faire face à d'importants risques de surcharge et de sécurité incendie.

De plus, la vitesse de charge d'une borne de recharge à domicile est considérablement plus élevée que celle d'un câble de recharge. En fonction des spécifications techniques du véhicule et des limites concrètes de l'installation domestique, la recharge via une borne de recharge à domicile peut être jusqu'à 10 fois plus rapide que via un chargeur mobile. Alors que les câbles de recharge à domicile délivrent généralement une puissance maximale jusqu'à 3 kW, les bornes de recharge à domicile peuvent charger à une puissance jusqu'à 22 kW.

La réduction d'impôt proposée a donc pour objectif d'encourager la recharge d'un véhicule électrique à domicile, et de rendre l'investissement dans une borne de recharge plus réalisable du point de vue des coûts.

vennootschapsbelasting. Hij is ook van toepassing in de belasting van niet-inwoners, voor zover die kosten uitsluitend drukken op de in België belastbare beroepsinkomsten (artikelen 235 en 237, WIB 92).

Hoofdstuk 3. – Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 14 en 15

Elektrische wagens kunnen in principe met een speciale laadkabel ("mobiele lader") worden opgeladen via een normaal stopcontact (het zogenaamde "schuko-contact"). Hoewel alle moderne mobiele laders zijn uitgerust met een "In Cable Control Box" (die voor bescherming tegen oververhitting zorgt), zijn de meeste huishoudelijke elektriciteitsinstallaties echter niet voorzien op de belasting die het opladen van een elektrische wagen met zich meebrengt. Een thuislaadstation heeft het voordeel dat dit wordt aangesloten op een aparte elektrische kring met een eigen zekering. Hierdoor wordt tegemoetgekomen aan belangrijke risico's inzake overbelasting en brandveiligheid.

Bovendien is de laadsnelheid van een thuislaadstation aanzienlijk hoger dan die van een laadkabel. Afhankelijk van de technische specificaties van de wagen en de concrete beperkingen van de thuisinstallatie, kan laden via een thuislaadstation tot 10 keer sneller dan via een mobiele lader. Daar waar thuislaadkabels doorgaans een maximaal vermogen leveren tot 3kW, kan met een thuislaadstation worden opgeladen aan een vermogen tot 22kW.

De voorgestelde belastingvermindering heeft dan ook als doel om het thuis opladen van een elektrisch voertuig aan te moedigen, en de investering in een laadstation vanuit een kostperspectief haalbaarder te maken.

En encourageant un maximum la recharge à domicile, on veille à ce que les autres installations de recharge, tant publiques que celles installées dans les entreprises, puissent être réservées autant que possible aux personnes qui ne sont pas, ou pas suffisamment, en mesure de recharger un véhicule électrique à domicile (par exemple parce qu'elles ne disposent pas d'un garage séparé).

En outre, des possibilités supplémentaires de recharge à domicile garantissent que la pression d'investissement au niveau du gouvernement et des entreprises diminue, et que des investissements dans des infrastructures publiques de recharge puissent être réalisés de façon intelligente et répartie.

La réduction d'impôt est accordée pour les dépenses payées par le contribuable pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge à l'adresse où il a établi son domicile.

Les dépenses envisagées sont principalement les dépenses pour l'achat d'une borne de recharge à l'état neuf et son installation. Les dépenses doivent impérativement aussi inclure les dépenses pour l'installation de la borne de recharge. Une borne de recharge installée par le contribuable lui-même n'est pas éligible à la réduction d'impôt. Les dépenses relatives au renforcement de l'installation électrique de une à trois phases dans le cadre de l'installation d'une borne de recharge entrent également en considération pour la réduction d'impôt.

Les dépenses pour l'inspection obligatoire de l'installation (qui est également une condition pour l'octroi du crédit d'impôt) entrent aussi en ligne de compte pour la réduction d'impôt. Puisqu'une borne de recharge doit être connectée à un circuit séparé, un câble doit en principe être posé entre le boîtier électrique et la borne de recharge. Parfois, il est nécessaire de prévoir un câblage supplémentaire pour une borne de recharge

Door het opladen thuis maximaal te stimuleren, wordt er tegelijkertijd voor gezorgd dat de overige laadfaciliteiten zowel publiek als op de bedrijventerreinen, maximaal kunnen worden voorbehouden aan personen die niet of onvoldoende in de mogelijkheid zijn om een elektrisch voertuig thuis op te laden (bijvoorbeeld omdat zij niet over een afzonderlijke garage beschikken).

Daarnaast zorgen de bijkomende laadmogelijkheden thuis ervoor dat de investeringsdruk op het niveau van de overheid én op ondernemingsniveau daalt en investeringen in publieke laadinfrastructuren slim en gespreid kunnen plaatsvinden.

De belastingvermindering wordt verleend voor de uitgaven die de belastingplichtige heeft betaald voor de aankoop en plaatsing van een laadstation op het adres waar hij zijn woonplaats gevestigd heeft.

De beoogde uitgaven zijn eerst en vooral de uitgaven voor de aankoop van een laadstation in nieuwe staat en de plaatsing ervan. De uitgaven moeten verplicht ook uitgaven voor de plaatsing van het laadstation omvatten. Een door de belastingplichtige zelf geplaatst laadstation komt niet in aanmerking voor de belastingvermindering. Uitgaven voor de verzwarende van de elektriciteitsinstallatie van één naar drie fasen in het kader van de installatie van een laadstation komen in aanmerking voor de belastingvermindering.

Ook de kosten voor de verplichte keuring van de installatie (die ook een voorwaarde is voor het verlenen van de belastingvermindering) komen in aanmerking voor de belastingvermindering. Omdat een laadstation op een afzonderlijke kring moet aangesloten worden, moet er in principe een kabel worden gelegd van de elektriciteitskast naar het laadstation. Soms is het nodig om een extra bekabeling te voorzien voor een

triphasee. Étant donné que le circuit séparé entraîne une modification importante de l'installation électrique, l'installation électrique doit être inspectée par un organisme de contrôle agréé.

La borne de recharge doit être installée à l'adresse du domicile du contribuable. Il doit s'agir de la résidence (fiscale) au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition pour lequel la réduction d'impôt est postulée et donc pas nécessairement au moment de l'installation de la borne de recharge ou du paiement. Ainsi les contribuables qui ont fait installer une borne de recharge dans leur habitation nouvellement construite ou récemment rénovée peuvent également bénéficier de la réduction d'impôt. Il n'est pas exigé que le contribuable soit le propriétaire ou l'usufruitier de l'habitation où la borne de recharge est installée. Un locataire qui fait installer une borne de recharge dans son habitation de location, par exemple, entre aussi en ligne de compte pour la réduction. De plus, il n'est pas nécessaire que la borne de recharge soit située à l'intérieur de l'habitation. Les frais de bornes de recharge placées contre un mur extérieur ou dans les espaces de stationnement extérieurs sont également admissibles pour la réduction d'impôt.

Il doit s'agir d'une borne de recharge intelligente (voir commentaire de l'article 13). De plus, la borne de recharge ne peut utiliser que de l'électricité verte. Cette condition est remplie lorsque l'alimentation de la borne de recharge est fournie sur la base d'un contrat d'électricité 100 p.c. verte, ou par de l'énergie renouvelable propre (ou un mélange des deux) le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

Le montant des dépenses pour lesquelles une réduction d'impôt peut être accordée est limité à 1.500 euros par borne de recharge et par contribuable (article 145⁵⁰, § 2, alinéa 1^{er}, CIR 92 en projet).

La réduction d'impôt est accordée pour les dépenses effectivement payées au cours de

driefasig laadstation. Vermits de afzonderlijke kring een belangrijke wijziging van de elektrische installatie inhoudt, moet de elektrische installatie worden gekeurd door een erkend keuringsorganisme.

Het laadstation moet geplaatst zijn op het adres van de woonplaats van de belastingplichtige. Het moet gaan om de (fiscale) woonplaats op 1 januari van het aanslagjaar waarvoor de belastingvermindering wordt gevraagd en dus niet noodzakelijk op het tijdstip van de plaatsing van de laadpaal of de betaling. Op die manier kunnen belastingplichtigen die een laadstation laten plaatsen in hun nieuwbouwwoning of nieuw gerenoveerde woning ook in aanmerking komen voor de belastingvermindering. Het is niet vereist dat de belastingplichtige eigenaar of vruchtgebruiker is van de woning waar het laadstation wordt geplaatst. Ook een huurder die een laadstation laat plaatsen in zijn huurwoning bijvoorbeeld komt in aanmerking voor de vermindering. Het is bovendien niet vereist dat het laadstation binnenin de woning wordt geplaatst. Ook uitgaven voor laadstations die tegen een buitengevel zijn geplaatst of op buitenparkeerplaatsen komen in aanmerking voor de belastingvermindering.

Het moet om een intelligent laadstation gaan (zie commentaar bij artikel 13). Bovendien mag het laadstation enkel gebruik maken van groene stroom. Aan die voorwaarde is voldaan wanneer de stroom voor het laadstation wordt geleverd op basis van een 100 pct. groene stroom-contract of door eigen hernieuwbare energie (of een mix van beide) op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk waarin de uitgaven zijn gedaan.

Het bedrag van de uitgaven waarvoor een belastingvermindering kan worden verleend, is beperkt tot 1.500 euro per laadpaal en per belastingplichtige (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 2, eerste lid, WIB 92).

De belastingvermindering wordt verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald in

la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024 inclus. Pour les dépenses payées au cours de la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 inclus, le taux de la réduction d'impôt est de 45 p.c. Ce taux tombe à 30 p.c. pour les dépenses payées en 2023, et à 15 pc. pour les dépenses payées au cours de la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 août 2024 inclus (article 145⁵⁰, § 2, alinéa 2, CIR 92 en projet).

La réduction d'impôt ne peut être accordée qu'une seule fois à un contribuable (article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4, 4°, CIR 92 en projet). Lorsqu'un contribuable fait des dépenses pour l'installation d'une borne de recharge sur deux périodes imposables, il ne pourra solliciter une réduction d'impôt que pour les dépenses d'une de ces deux périodes imposables.

Le contribuable sollicitant la réduction d'impôt doit tenir un certain nombre de documents à la disposition de l'administration. Il s'agit des factures pour les dépenses, la preuve de paiement des dépenses, la preuve qu'il s'agit d'une borne de recharge intelligente qui n'utilise que de l'électricité verte et le certificat d'inspection (article 145⁵⁰, § 3, CIR 92 en projet).

Art. 16 à 18

Dans l'article 171, CIR 92, le 5° et 6° sont modifiés afin de prendre en compte la réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques pour le calcul du taux moyen.

L'article 178/1, CIR 92 est modifié pour régler l'imputation de la réduction d'impôt en tant que réduction d'impôt fédérale.

La réduction d'impôt sera également accordée aux non-résidents qui répondent à la règle des 75 p.c. Cela doit être explicité

de la période van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024. Voor de uitgaven die worden betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 december 2022, bedraagt het tarief van de belastingvermindering 45 pct. Dat tarief daalt naar 30 pct. voor de uitgaven die worden betaald in 2023 en naar 15 pct. voor de uitgaven betaald in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 augustus 2024 (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 2, tweede lid, WIB 92).

De belastingvermindering kan slechts één keer worden verleend aan een belastingplichtige (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, 4°, WIB 92). Wanneer de belastingplichtige gespreid over twee belastbare tijdperken uitgaven doet voor de plaatsing van een laadstation, zal hij slechts voor de uitgaven voor één van die twee belastbare tijdperken een belastingvermindering kunnen vragen.

De belastingplichtige die de belastingvermindering aanvraagt, moet een aantal documenten ter beschikking houden van de administratie. Het gaat om de facturen voor de uitgaven, het bewijs van de betaling van de uitgaven, het bewijs dat het om een slim laadstation gaat dat uitsluitend groene stroom gebruikt en het keuringsattest (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 3, WIB 92).

Art. 16 à 18

In artikel 171, WIB 92 worden de bepalingen onder 5° en 6° aangepast zodat de belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens in rekening wordt gebracht om het gemiddeld tarief te bepalen.

Artikel 178/1, WIB 92 wordt aangepast om de aanrekening van de belastingvermindering als federale belastingvermindering te regelen.

De belastingvermindering zal ook worden verleend aan niet-inwoners die voldoen aan de 75 pct.-regel. Dit moet geëxpliciteerd worden voor de niet-inwoners voor wie de

pour les non-résidents pour lesquels l'impôt est calculé conformément à l'article 243/1, CIR 92.

Chapitre 4. – Déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'installations de bornes de chargement électrique

Art. 19

La présente mesure de déduction pour investissement vise à stimuler l'achat de camions sans émission carbone (à l'état neuf), et à prévoir l'installation d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène et de bornes de rechargement électrique relatives aux camions sans émission carbone.

Enfin, les taux applicables de la présente déduction pour investissement sont :

- 35 p.c. en 2023 ;
- 29,5 p.c. en 2024 ;
- 24 p.c. en 2025 ;
- 18,5 p.c. en 2026 ;
- 13,5 p.c. à partir de 2027.

L'objectif est de favoriser au plus vite la transition écologique en accordant les incitants les plus élevés dans le futur le plus proche.

Art. 20 et 21

Afin de stimuler l'achat de camions sans émission carbone, l'article 19 de la présente loi introduit une déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'installations de bornes de chargement électrique. Cette mesure est budgétairement compensée avec une réduction limitée de l'exonération actuel du droit d'accise spécial pour le diesel

belasting overeenkomstig artikel 243/1, WIB 92 wordt berekend.

Hoofdstuk 4. – Investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur

Art. 19

Deze maatregel van investeringsaftrek is gericht op het stimuleren van de aankoop van koolstofemissievrije vrachtwagens (in nieuwe staat), en de installatie van tankinfrastructuur voor waterstof en van elektrische laadinfrastructuur voor koolstofemissievrije vrachtwagens.

De tarieven van toepassing voor deze investeringsaftrek zijn:

- 35 pct. in 2023;
- 29,5 pct. in 2024;
- 24 pct. in 2025;
- 18,5 pct. in 2026;
- 13,5 pct. vanaf 2027.

De doelstelling is om zo snel mogelijk tot een vergroening te komen door de hoogste stimulus toe te kennen tijdens de meest nabije jaren.

Art. 20 en 21

Om de aankoop van koolstofemissievrije vrachtwagens te stimuleren, wordt door artikel 19 van deze wet een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en elektrische laadinfrastructuur ingevoerd. Deze maatregel wordt budgettair gecompenseerd met een beperkte afbouw van de bestaande vrijstelling van de bijzondere accijns voor professionele diesel

professionnel comme prévu dans l'article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Le gasoil relevant du code NC 2710 19 41 d'une teneur en poids de soufre n'excédant pas 10 mg/kg, utilisé comme carburant, peut actuellement bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant de 247,6158 euros / 1000 litres lorsque ce gasoil est utilisé pour certaines fins professionnelles. Cet avantage, qui s'effectue au moyen d'un remboursement, est à partir du 1^{er} janvier 2023 graduellement réduit à 242 euros / 1000 litres à partir du 1^{er} janvier 2026.

Les recettes budgétaires attendues de cette réduction permettront de financer le coût budgétaire de la déduction pour investissement prévue pour les camions sans émissions carbone. En outre, il s'agit d'un signal pour décourager l'utilisation des combustibles fossiles et encourager les investissements dans des alternatives écologiques.

Chapitre 5. – Modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité

La loi du 17 mars 2019 a créé un cadre légal pour le budget mobilité. Le législateur a ainsi instauré la possibilité pour les employeurs d'offrir une palette de choix à leurs travailleurs dans laquelle ces derniers peuvent opter pour différentes possibilités de transport durable en échange de leur (droit à une) voiture de société. Le travailleur décide à cet égard lui-même de l'utilisation du budget, en fonction de ses besoins, de ses possibilités et de ses souhaits personnels sur le plan de la mobilité, dans le cadre proposé par son employeur.

Au travers du budget mobilité, le législateur vise à impulser un shift modal ou un changement de mentalité concernant la façon dont un travailleur se rend sur son lieu de

zoals voorzien in artikel 429, § 5, 1), van de programmawet van 27 december 2004.

De gasolie van de GN-code 2710 19 41 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof, geniet momenteel van een vrijstelling van accijns ten belope van 247,6158 euro / 1000 liter wanneer deze gasolie wordt gebruikt van bepaalde professionele doeleinden. Dit voordeel, dat verkregen wordt in de vorm van een terugbetaling, wordt vanaf 1 januari 2023 stapsgewijs verlaagd tot 242 euro / 1000 liter vanaf 1 januari 2026.

Met de verwachte budgettaire opbrengst van deze verlaging kan de budgettaire kost van de voorziene investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens worden gefinancierd. Hierbij wordt bovendien een signaal gegeven om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen en investeringen in ecologische alternatieven aan te moedigen.

Hoofdstuk 5. – Wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

De wet van 17 maart 2019 heeft een wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget gerealiseerd. Hiermee heeft de wetgever de mogelijkheid ingevoerd voor werkgevers om hun werknemers een keuzepallet aan te bieden waarbinnen zij kunnen kiezen voor verschillende mogelijkheden van duurzaam vervoer in ruil voor de inlevering van hun (recht op een) bedrijfswagen. De werknemer beslist daarbij zelf over de besteding van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van de mobiliteit, binnen het kader aangereikt door zijn werkgever.

Met het mobiliteitsbudget beoogt de wetgever een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft.

travail. En offrant des alternatives qui sont à tout le moins fiscalement et socialement assimilées à la voiture de société, le législateur était convaincu que beaucoup de travailleurs, vu les files toujours croissantes, rechercheraient d'autres modes de transport, en premier lieu pour leur navette quotidienne. L'instauration du budget mobilité est donc axée en premier lieu sur les avantages en matière de mobilité, cette dernière ayant, à terme, incontestablement aussi un impact positif sur l'environnement et la santé.

Le 23 janvier 2020, la Cour constitutionnelle a annulé la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (arrêt de la Cour constitutionnelle du 23 janvier 2020, n° 11/2020). La Cour a statué qu'une différence de traitement est créée, sans qu'existe une justification raisonnable, entre les travailleurs qui ne bénéficient pas de l'allocation de mobilité et dont le salaire est intégralement soumis aux contributions fiscales et sociales et les travailleurs qui touchent une allocation dont ils peuvent disposer librement et qui est privilégiée sur le plan fiscal et social, et que l'allocation de mobilité déroge fondamentalement au régime légal des voitures de société, étant donné qu'un avantage en nature, qui de par sa nature est ciblé, est remplacé par un avantage pécuniaire, dont l'utilisation n'est pas nécessairement ciblée.

Il ne reste ainsi plus que le budget mobilité comme alternative à la voiture de société, comme réglementation susceptible d'inciter les travailleurs à renoncer (au droit) à la voiture de société et à opter pour des alternatives durables. Il faut souligner à cet égard que le budget mobilité vise à offrir au travailleur un choix entre différents modes de transport qui lui permettent d'organiser sa mobilité de manière flexible.

Le budget mobilité existe depuis deux ans. Des chiffres récents montrent que le budget mobilité n'est pas encore entré dans les mœurs chez les employeurs et les travailleurs et ce, pour différentes raisons parmi

Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal minstens gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, was de wetgever ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek zouden gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. De invoering van het mobiliteitsbudget is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit, met op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact op het milieu en de gezondheid.

Op 23 januari 2020 heeft het Grondwettelijk Hof de wet van 30 maart 2018 betreffende de instelling van een mobiliteitsvergoeding vernietigd (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020). Het Hof oordeelde dat zonder redelijke verantwoording een verschil in behandeling wordt ingevoerd tussen de werknemers die de mobiliteitsvergoeding niet genieten en wier loon in zijn geheel is onderworpen aan de fiscale en sociale bijdragen, en de werknemers die een vrij te besteden financiële vergoeding ontvangen die op fiscaal en sociaal vlak bevoorrecht is, en dat de mobiliteitsvergoeding wezenlijk afwijkt van het wettelijk stelsel van de bedrijfswagen, aangezien een voordeel in natura, dat naar de aard ervan doelgericht is, wordt vervangen door een voordeel in geld, waarvan de aanwending niet noodzakelijk doelgericht is.

Hierdoor blijft enkel het mobiliteitsbudget over als alternatief voor de bedrijfswagen, als regeling die werknemers ertoe kan aanzetten (het recht op) de bedrijfswagen in te leveren en te kiezen voor duurzaam alternatieven. In dat verband moet worden benadrukt dat het mobiliteitsbudget aan de werknemer een keuze tussen verschillende vervoersmodi wil aanbieden, waarbinnen hij of zij op een flexibele wijze zijn of haar mobiliteit invult.

Het mobiliteitsbudget bestaat nu twee jaar. Recente cijfers tonen aan dat het mobiliteitsbudget nog niet ingeburgerd is bij de werkgever en de werknemer. Daar zijn verschillende verklaringen voor te geven,

lesquelles la complexité (supposée) d'instaurer ou d'appliquer la réglementation actuelle. En tout état de cause, il est certain que de nombreux employeurs voient l'intérêt d'un budget mobilité et que son instauration est envisagée.

Le fait que les administrations compétentes aient élaboré une liste de FAQ qui a déjà été mise cinq fois à jour en ajoutant de nouvelles questions des citoyens et des entreprises, souligne une fois de plus le fait que les questions sont nombreuses et que l'intérêt à l'égard de l'instauration du budget mobilité est grand. Le processus qui sous-tend la liste de FAQ et les mises à jour permettent d'identifier des obstacles, des difficultés et des suggestions pratiques. Il est à présent possible de continuer à légiférer sur cette base afin d'affiner et de renforcer le budget mobilité.

L'objectif du présent projet de loi consiste dès lors à renforcer la réglementation existante du budget mobilité sur la base des principes suivants :

- simplification ;
- flexibilisation ;
- élargissement de la palette des modes de transport durables ;
- sécurité juridique.

Commentaires des articles

Art. 22

L'article 3 de la loi du 17 mars 2019 est adapté de manière à uniformiser la terminologie et à élargir le champ d'application matériel de la notion de "moyens de transport durables".

La modification du paragraphe 1^{er}, 2^o, vise une simple mise en concordance terminologique. La loi parle tantôt des travailleurs qui peuvent "prétendre" à une voiture de société, tantôt des travailleurs qui

waaronder de (veronderstelde) complexiteit om de huidige regeling in te voeren of toe te passen. In elk geval staat vast dat veel werkgevers wel brood zien in een mobiliteitsbudget en dat men overweegt om het in te voeren.

Het feit dat de bevoegde administraties een FAQ over het mobiliteitsbudget hebben uitgewerkt die reeds vijf keer is bijgewerkt met nieuwe vragen van burgers en ondernemingen, duidt andermaal op het feit dat er veel vraag en interesse is om aan de slag te gaan met het mobiliteitsbudget. Het proces achter de FAQ en de bijwerkingen maken het mogelijk om praktische hindernissen, beslommingen en suggesties te identificeren. Op basis daarvan kan nu verder wetgevend worden opgetreden om het mobiliteitsbudget te verfijnen en te versterken.

Het is dan ook de bedoeling van dit wetsontwerp om de bestaande regeling van het mobiliteitsbudget te versterken op basis van volgende principes:

- vereenvoudiging;
- flexibilisering;
- verruiming duurzame vervoersmodi;
- rechtszekerheid.

Commentaar bij de artikelen

Art. 22

Artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 wordt aangepast om de terminologie te stroomlijnen alsook het materieel toepassingsgebied van het begrip "duurzame vervoersmiddelen" te verruimen.

De wijziging in paragraaf 1, 2^o, betreft louter en alleen een terminologische stroomlijning. De wet spreekt de ene keer over werknemers die "aanspraak" kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers

y "sont éligibles". Dès lors qu'aucune différence de sens n'était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

La modification au paragraphe 1^{er}, 3°, précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2026, une voiture de société respectueuse de l'environnement du pilier 1 ne pourra plus être qu'une voiture qui n'émet pas de CO2.

Cette condition de non-émission sera également applicable à partir du 1^{er} janvier 2026 à tous les véhicules motorisés de mobilité douce (article 3, § 1^{er}, 8°, a), de la loi du 17 mars 2019), ainsi qu'aux solutions de covoiturage et d'autopartage et aux services de location de voitures avec chauffeur (article 3, § 1^{er}, 8°, d), premier et troisième tirets, de la loi du 17 mars 2019).

Les autres modifications au paragraphe 1^{er}, 8°, a), ont trait aux éléments suivants :

- insertion du mot "financement", en vue de rendre possible entre autres la prise en considération des "prêts vélos" dans le budget mobilité, en plus des possibilités déjà existantes que sont l'achat, la location ou le leasing ;

- insertion du mot "garage", en vue du financement des frais de garage du véhicule en question via le budget mobilité. Dès lors, les frais pour garer, de façon couverte ou non, un vélo par exemple, d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette électrique sont repris dans les affectations possibles du budget mobilité. Cela signifie également que les frais de garage en matière de "mobilité douce" peuvent être financés par le budget mobilité, en dehors du contexte des transports en commun. Ainsi, il peut s'agir de parkings payants pour vélos pour des citoyens qui n'ont pas d'endroit privé afin de mettre leur vélo en sécurité (devant) chez eux ;

- insertion des mots "équipement en vue de la protection du conducteur et de ses passagers, ainsi que l'équipement améliorant leur visibilité", en remplacement des mots

die ervoor "in aanmerking" komen. Gelet op het feit dat geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik weggewerkt.

De wijziging in paragraaf 1, 3°, verduidelijkt dat vanaf 1 januari 2026 een milieuvriendelijke bedrijfswagen in pijler 1 enkel nog een wagen zonder CO2-uitstoot zal mogen zijn.

Deze nul-emissie-voorwaarde zal vanaf 1 januari 2026 eveneens van toepassing zijn op alle gemotoriseerde voertuigen die onder zachte mobiliteit vallen (artikel 3, § 1, 8°, a), van de wet van 17 maart 2019), alsook op carpooling en autodelen en op het verhuren van auto's met chauffeur (artikel 3, § 1, 8°, d), eerste en derde streepje, van de wet van 17 maart 2019).

De andere wijzigingen in paragraaf 1, 8°, a), hebben betrekking op de volgende zaken:

- invoeging van het woord "financiering", om het mogelijk te maken onder andere de "fietsleningen" in aanmerking te nemen voor het mobiliteitsbudget, in aanvulling op de reeds bestaande mogelijkheden als de aankoop, huur of leasing;

- invoeging van het woord "stalling" met het oog op de financiering van stallingkosten van het betreffende voertuig via het mobiliteitsbudget. Hiermee worden de kosten voor het, al dan niet overdekt, parkeren van bijvoorbeeld een fiets, een bromfiets of een elektrische motorfiets meegenomen in de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget. Dat betekent ook dat de stallingkosten inzake "zachte mobiliteit" kunnen worden gefinancierd via het mobiliteitsbudget buiten de context van het openbaar vervoer. Zo kan het gaan om betalende parkings voor fietsen van burgers die geen eigen plek hebben in/aan huis om hun fiets veilig weg te zetten;

- invoeging van de woorden "uitrusting ter bescherming van de bestuurder en zijn passagiers, alsook uitrusting ter verhoging van hun zichtbaarheid" ter vervanging van de

"équipement obligatoire". De cette manière, l'application actuelle est élargie à l'équipement qui ne doit pas obligatoirement être porté conformément à l'article 36 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, mais qui augmente la sécurité ou la visibilité du conducteur et de ses passagers éventuels. L'on pense ici par exemple aux casques de vélo et aux gilets fluorescents.

- ajout d'une nouvelle catégorie d'engins de déplacement électriques. Cette catégorie vise plus précisément les tricycles de la catégorie L5e-A du règlement européen n° 168/2013 et les quadrimobiles lourds pour le transport de personnes repris sous la catégorie L7e-CP du même règlement, à condition qu'ils soient propulsés électriquement. L'objectif est de viser des véhicules qui offrent, dans certaines conditions, des prestations de service équivalentes à une automobile (quadrimobiles) ou une motocyclette (tricycle à moteur), telles que la possibilité de transporter plusieurs personnes, une vitesse supérieure à 45 km/h ou un habitacle, tout en offrant une bien meilleure efficacité énergétique de par leur masse réduite (maximum 1.000 kg pour les tricycles et maximum 450 kg pour les quadricycles, le poids des batteries non compris) et une emprise moindre sur la voie publique. Même si ces véhicules sont aujourd'hui encore peu répandus sur nos routes, il est logique de les intégrer dans la liste des solutions offertes aux personnes souhaitant basculer vers le budget mobilité car ils pourraient répondre à la plupart des besoins de mobilité de certaines d'entre elles.

La modification du paragraphe 1^{er}, 8°, b), vise à permettre le financement des abonnements aux transports publics pour les déplacements des membres de la famille du travailleur vivant sous le même toit via un budget mobilité. Aujourd'hui, la voiture de société est également utilisée pour emmener les enfants

worden "verplichte uitrusting". Op deze manier wordt de bestaande toepassing uitgebreid naar uitrusting die niet verplicht moet worden gedragen zoals voorzien in artikel 36 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, maar die wel de veiligheid of de zichtbaarheid van de bestuurder en desgevallend zijn passagiers verhoogt. Er wordt hier bijvoorbeeld gedacht aan fietshelmen en fluo-hesjes.

- toevoeging van een nieuwe categorie van elektrische voortbewegingstoestellen. Meer bepaald vallen onder deze categorie de driewielers van categorie L5e-A van de Europese Verordening nr. 168/2013 en de quadri-mobiles voor personenvervoer van categorie L7e-CP van dezelfde verordening, op voorwaarde dat zij elektrisch worden aangedreven. De bedoeling is om zich te richten op voertuigen die onder bepaalde voorwaarden diensten aanbieden die gelijkwaardig zijn aan die van een auto (vierwielers) of een motorfiets (driewielers), zoals de mogelijkheid om verscheidene personen te vervoeren, om een snelheid te hebben van meer dan 45 km/u of een passagiersruimte, en die tegelijkertijd een veel betere energie-efficiëntie bieden door hun geringere massa (maximaal 1000 kg voor driewielers en maximaal 450 kg voor vierwielers, exclusief het gewicht van de batterijen) en een kleinere voetafdruk op de openbare weg. Ook al worden deze voertuigen nog niet op grote schaal op onze wegen gebruikt, toch is het logisch ze op te nemen in de lijst van oplossingen die worden aangeboden aan mensen die willen overschakelen naar het mobiliteitsbudget, aangezien ze aan de meeste mobiliteitsbehoeften van sommigen zouden kunnen voldoen.

De wijziging in paragraaf 1, 8°, b), heeft tot doel om ook de abonnementen voor het openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de inwonende gezinsleden van de werknemer te kunnen laten financieren via een mobiliteitsbudget. Vandaag wordt de bedrijfswagen immers ook gebruikt om

à l'école, par exemple. De ce point de vue, il est également justifié d'inclure les abonnements pour les enfants dans le budget mobilité.

Les modifications du paragraphe 2 visent à étendre les équivalences aux "moyens de transport durables", de manière à ce que les frais de stationnement liés à l'utilisation des transports en commun visés au paragraphe 1^{er}, 8°, b), ainsi que ladite "prime pour piétons" pour les déplacements domicile-lieu de travail soient également assimilés aux moyens de transport durables.

En ce qui concerne les frais de stationnement, cela peut être contreproductif d'intégrer les transports en commun en tant que tels dans le pilier 2, sans y adjoindre les parkings utilisés en fonction de ces transports en commun. Le budget mobilité vise en effet à proposer aux travailleurs une flexibilité suffisante dans la manière dont ils choisissent d'organiser leur mobilité. Dans ce cadre, il n'est pas impensable que le travailleur prenne d'abord la voiture pour se rendre à la gare ou à l'arrêt, y gare son véhicule et prenne ensuite le train, le tram ou le bus. Pour le travailleur, il s'agit d'un mouvement de mobilité global, qui devrait être entièrement couvert par le budget mobilité.

En ce qui concerne la prime pour piétons pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, à l'heure actuelle, elle est partiellement ou entièrement exonérée d'impôts sur la base de l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, c), CIR 92. Actuellement, une telle prime est soumise aux cotisations de sécurité sociale. Parce que la marche est le moyen de transport le plus durable, il est indiqué d'inclure cette indemnité dans le champ d'application du budget mobilité. Il va de soi que l'indemnité peut également porter sur une partie seulement du trajet effectué entre le domicile et le lieu de travail. On peut songer à un travailleur qui se rend à pied de son domicile à la gare, à un arrêt de bus ou à

bijvoorbeeld de kinderen naar school te brengen. In die optiek is het ook verantwoord om bijvoorbeeld de afgesloten abonnements voor de kinderen mee onder de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget te brengen.

De wijzigingen in paragraaf 2 voorzien in een uitbreiding van de gelijkstellingen met "duurzame vervoermiddelen", zodat ook parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8°, b), alsook de zogenaamde "voetgangerspremie" voor de verplaatsingen van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling worden gelijkgesteld met duurzame vervoermiddelen.

Wat de parkeerkosten betreft, kan het contraproductief zijn om openbaar vervoer *as such* onder pijler 2 te steken, zonder dat parkings gebruikt in functie van dat openbaar vervoer mee onder het systeem te brengen. Het mobiliteitsbudget is er immers op gericht de werknemers genoeg flexibiliteit te geven in de keuze waarop zij hun mobiliteit organiseren. In dat kader is het niet ondenkbaar dat de werknemer eerst de wagen neemt om tot aan het station of de halte te geraken, daar de wagen parkeert om vervolgens over te stappen op de trein, tram of bus. Voor de werknemer is dit een globale mobiliteitsbeweging, die volledig door het mobiliteitsbudget afgedekt zou moeten zijn.

Wat de voetgangerspremie betreft voor de verplaatsingen van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, wordt die premie vandaag reeds geheel of gedeeltelijk vrijgesteld van belastingen op basis van artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, c), WIB 92. Momenteel is een dergelijke premie wel onderworpen aan socialezekerheidsbijdragen. Omdat verplaatsingen te voet bij uitstek duurzaam zijn, lijkt het dan ook aangewezen om deze vergoeding mee te nemen in het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget. Het spreekt voor zich dat de vergoeding ook betrekking kan hebben op een deel van het afgelegde traject tussen de woonplaats en de

une station de voitures partagées et prend ensuite le train, le bus, ou une voiture partagée pour rejoindre son lieu de travail. Contrairement à d'autres éléments du budget mobilité, cette prime ne peut être accordée pour des déplacements purement privés effectués à pied.

Pour l'application de cet article, sont assimilés aux déplacements faits à pied les déplacements à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. L'on pense ici aux déplacements faits en patins à roulette, en trottinette (électrique ou non), en skateboard, des chaises roulantes électriques ou scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, ...

Ensuite, les modifications apportées au paragraphe 2 prévoient également un ajustement du rayon dans lequel les frais de logement peuvent être pris en compte. Tout d'abord, le chiffre 5 est remplacé par le chiffre 10, ce qui permet d'inclure les frais de logement lorsque le domicile se situe dans un rayon de 10 kilomètres du lieu habituel de travail. Dans la pratique, il s'avère qu'un rayon de 5 km est trop petit pour être efficace et qu'un rayon de 10 km serait beaucoup plus pertinent, dès lors que la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail est de 20 km. En outre, les remboursements en capital d'emprunts hypothécaires sont également pris en compte, et pas seulement les loyers et les intérêts de ces emprunts. Ces deux mesures inciteront fortement les navetteurs à vivre près de leur lieu de travail ou à chercher du travail plus près de leur domicile.

plaats van tewerkstelling. Denk maar aan een werknemer die van bij hem thuis naar een treinstation, bushalte of autodeelplaats wandelt en vervolgens de trein, bus of deelauto neemt om naar zijn werk te rijden. In tegenstelling tot andere elementen van het mobiliteitsbudget, kan deze premie niet worden toegekend voor zuivere privéverplaatsingen te voet.

Voor de toepassing van dit artikel worden verplaatsingen uitgevoerd met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gelijkgesteld met verplaatsingen te voet. Men denkt bijvoorbeeld aan verplaatsingen gedaan met rolschaatsen, per (al dan niet elektrische) step, per skateboard, met een elektrische rolstoel, elektrische scooters voor personen met een verminderde mobiliteit, ...

Vervolgens voorzien de wijzigingen in paragraaf 2 ook in een aanpassing van de actieradius waarbinnen huisvestingskosten meegenomen kunnen worden. Eerst en vooral wordt het getal 5 vervangen door het getal 10, waardoor het mogelijk wordt dat huisvestingskosten worden meegenomen wanneer de woonplaats binnen een straal van 10 kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelegen is. In de praktijk blijkt de actieradius van 5 km immers te klein te zijn om doeltreffende uitwerking te hebben en dat 10 km veel effectiever zou zijn, rekening houdende met een gemiddelde afstand voor woon-werk verkeer van 20 km. Daarnaast worden ook kapitaalaflossingen van hypothecaire leningen meegenomen en dus niet alleen huurgelden en interesten van dergelijke leningen. Met die twee maatregelen worden pendelaars aanzienlijk gestimuleerd om dicht bij hun werk te gaan wonen of om werk dicht bij hun woning te gaan zoeken.

Cet article abroge le paragraphe 5 de l'article 4 de la même loi. Ce paragraphe dispose que sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui font partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur. Cette condition limite toutefois aujourd'hui la possibilité qu'ont les travailleurs de faire usage du budget mobilité. C'est pourquoi nous voulons supprimer cette condition. Il doit être plus facile pour l'employeur d'inscrire dans sa politique relative aux voitures de société lesquels de ses travailleurs sont éligibles à une voiture de société – et donc à un budget mobilité – sans que cela doive être lié à une catégorie de fonctions déterminée. Initialement, cette condition était prévue pour lutter contre les attributions ad hoc de voitures de société, mais elle a pour effet pervers de réduire trop strictement la possibilité d'attribuer un budget mobilité.

Art. 24

L'article 5 de la même loi est adapté en vue d'harmoniser la terminologie. Dans la littérature spécialisée, on fait remarquer à juste titre qu'il est question dans la loi tantôt de "travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société", et tantôt de "travailleurs éligibles à une voiture de société". Dès lors qu'aucune différence de sens n'était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

Art. 25

L'article 8 de la même loi est modifié en vue de clarifier le texte de loi.

Au paragraphe 1^{er}, il est tout d'abord explicité que le budget mobilité est mis à disposition par année civile. On pouvait déjà le déduire du paragraphe 3, alinéa 2, mais cela ne

Dit artikel schrappt paragraaf 5 van artikel 4 van dezelfde wet. Deze paragraaf bepaalt dat werknemers in aanmerking komen voor een bedrijfswagen, wanneer zij deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet. Deze voorwaarde beperkt vandaag echter de mogelijkheid voor werknemers om beroep te doen op het mobiliteitsbudget. Daarom willen we deze voorwaarde schrappen. Het moet voor de werkgever gemakkelijker worden om in zijn bedrijfswagenbeleid in te schrijven wie van zijn werknemers al dan niet in aanmerking kan komen voor een bedrijfswagen – en daaraan gekoppeld een mobiliteitsbudget – zonder dat dit gekoppeld moet zijn aan een bepaalde functiecategorie. Oorspronkelijk was deze voorwaarde voorzien om ad hoc toekenningen van bedrijfswagens tegen te gaan, maar het neveneffect daarvan is nu dat het te sterk de mogelijkheid voor de toekenning van een mobiliteitsbudget beperkt.

Art. 24

Artikel 5 van dezelfde wet wordt aangepast om de terminologie te stroomlijnen. In de vakliteratuur werd terecht opgemerkt dat de wet de ene keer spreekt over werknemers die "aanspraak" kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers die ervoor "in aanmerking" komen. Gelet op het feit dat geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik ook hier weggewerkt.

Art. 25

Artikel 8 van dezelfde wet wordt gewijzigd om de wettekst duidelijker te formuleren.

In paragraaf 1 wordt allereerst geëxpliciteerd dat het mobiliteitsbudget per kalenderjaar ter beschikking wordt gesteld. Dat kon reeds worden afgeleid uit paragraaf 3, tweede lid,

paraissait pas toujours aussi clair dans la pratique.

Ensuite, il est précisé que le budget mobilité est mis à disposition sur un compte mobilité. À l'heure actuelle, l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 21 mars 2019 pris en exécution de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité dispose que le budget mobilité, après déduction, le cas échéant, de la partie utilisée pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et des frais y afférents est mis en totalité à disposition du travailleur bénéficiaire sous une forme virtuelle. L'objectif est que non seulement le solde du budget mobilité à affecter aux piliers 2 et 3 soit mis à disposition sur le compte, mais également la totalité du montant du budget mobilité, afin d'accroître la transparence du décompte des frais relatifs au pilier 1.

Enfin, il est ajouté qu'il convient de tenir compte du moment où le budget mobilité est octroyé au travailleur. Cela était déjà appliqué en pratique, c'est désormais précisé dans le texte légal. L'objectif n'est en effet pas de mettre le budget mobilité d'une année complète à disposition en cas d'entrée dans le dispositif en décembre. Le montant du budget mobilité est alloué en fonction du nombre de jours calendrier pendant lesquels le travailleur participe au système du budget mobilité au cours de l'année civile en question.

Ainsi, lors du changement d'une voiture de société en un budget mobilité, les régimes fiscaux ne se cumulent pas, le calcul de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur se faisant également par jour calendrier.

Dans le paragraphe 2, il est précisé que les travailleurs peuvent utiliser le budget mobilité,

mais bleek in de praktijk niet altijd even duidelijk te zijn.

Vervolgens wordt verduidelijkt dat het mobiliteitsbudget op een mobiliteitsrekening ter beschikking wordt gesteld. Op dit ogenblik stelt artikel 1 van het Koninklijk besluit van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget dat het mobiliteitsbudget, na aftrek, in voorkomend geval, van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten, in zijn geheel in een virtuele vorm ter beschikking wordt gesteld van de begunstigde werknemer. De bedoeling is dat niet enkel het saldo van het mobiliteitsbudget ter besteding in pijlers 2 en 3 op de rekening ter beschikking wordt gesteld, maar het gehele bedrag van het mobiliteitsbudget, teneinde de transparantie van de afrekening van kosten met betrekking tot pijler 1 te verhogen.

Tot slot wordt toegevoegd dat rekening moet worden gehouden met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer. Het is immers niet de bedoeling om bij instap in december het mobiliteitsbudget voor een volledig jaar ter beschikking te stellen. Het bedrag van het mobiliteitsbudget wordt toegekend overeenkomstig het aantal kalenderdagen van het kalenderjaar waarin de werknemer heeft deelgenomen aan het systeem van mobiliteitsbudget.

Op die manier zullen, wanneer er van een bedrijfswagen op een mobiliteitsbudget wordt overgestapt, de fiscale regimes niet cumuleren. De berekening van het voordeel van alle aard voortspruitend uit het persoonlijk gebruik van een door de werkgever kosteloos ter beschikking gesteld voertuig gebeurt immers eveneens per kalenderdag.

In paragraaf 2 wordt verduidelijkt dat de werknemers tijdens het kalenderjaar het

au cours de l'année civile, pour financer une voiture de société respectueuse de l'environnement mise à disposition et des moyens de transport durables. En ce qui concerne le pilier 2, le but est en tout cas que l'employeur fasse au moins une offre à ses employés dans la gamme des modes de transport durables.

Enfin, dans le paragraphe 3, il est précisé que le solde du budget mobilité que le travailleur n'utilise pas pour financer les dépenses visées au paragraphe 2 lui sera versé, une fois par an, en espèces, au plus tard en même temps que le salaire du premier mois de l'année civile suivante.

Par souci de lisibilité, l'article 8 est remplacé dans son intégralité.

Art. 26

L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par un alinéa tendant à préciser que la prime accordée pour les déplacements à pied ne peut pas non plus être combinée avec le budget mobilité, pas plus que les autres exonérations dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Art. 27

L'article 11 de la même loi est adapté afin de supprimer la condition relative à l'allocation de mobilité, celle-ci n'étant plus en vigueur suite à l'annulation de ce régime par la Cour constitutionnelle (arrêt de la Cour constitutionnelle n° 11/2020 du 23 janvier 2020).

Art. 28

L'article 12 de la même loi est complété par deux paragraphes visant à simplifier le calcul

mobilitésbudget mogen gebruiken voor de financiering van een terbeschikkinggestelde milieuvriendelijke bedrijfswagen en duurzame vervoersmiddelen. Voor wat betreft pijler 2 is het in ieder geval de bedoeling dat de werkgever minstens een aanbod doet aan zijn werknemers in het gamma van duurzame vervoersmiddelen.

In paragraaf 3 wordt tot slot verduidelijkt dat het saldo van het mobilitésbudget dat de werknemer niet gebruikt voor de financiering van de bestedingen bedoeld in paragraaf 2, hem één keer per jaar in geld zal worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar.

Omwille van de leesbaarheid wordt artikel 8 in zijn geheel vervangen.

Art. 26

Artikel 10, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid om te verduidelijken dat ook de voetgangerspremie niet gecombineerd kan worden met het mobilitésbudget, net zoals de andere vrijstellingen in het kader van het woon-werk verkeer.

Art. 27

Artikel 11 van dezelfde wet wordt aangepast teneinde de voorwaarde te schrappen die te maken heeft met de mobilitétsvergoeding, omdat deze niet meer in werking is sinds de vernietiging van dit systeem (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020).

Art. 28

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met twee paragrafen om de berekening van

du montant du budget mobilité, appelé le "Total Cost of Ownership", et à fixer la formule de calcul dans la loi.

Le paragraphe 3 offre la possibilité à l'employeur, lors de la détermination du budget mobilité du travailleur, de laisser de côté les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles, à condition qu'il indemnise les frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci. Nous souhaitons ainsi encourager les employeurs à ne pas seulement échanger les voitures de société (les voitures qui ne sont pas principalement utilisées à des fins professionnelles), mais aussi les véhicules de fonction (c'est-à-dire les voitures qui sont nécessaires pour effectuer les travaux convenus), contre un budget mobilité.

Le paragraphe 4 permet au Roi de fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité devra être calculé. Cela permettra de réaliser une importante simplification administrative. En effet, il est souvent demandé aux administrations compétentes de valider une méthode de calcul. Or, elles ne peuvent pas accéder à ce type de demandes. Ces demandes ont cependant donné lieu à l'ajout d'une série de précisions dans la rubrique FAQ des questions fréquemment posées à propos du budget mobilité.

Art. 29

Il est renvoyé au commentaire de l'article 24.

Art. 30

L'article 15 de la même loi est modifié afin de supprimer la référence à l'allocation mobilité,

het bedrag van het mobiliteitsbudget, de zogenaamde "Total Cost of Ownership", te vereenvoudigen en de berekeningsformule wettelijk te kunnen vastleggen.

Paragraaf 3 biedt de mogelijkheid aan de werkgever om bij de vaststelling van het mobiliteitsbudget van de werknemer, de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, buiten beschouwing te laten op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan. Op die manier willen we werkgevers stimuleren om niet alleen salariswagens (wagens die niet hoofdzakelijk gebruikt worden voor professionele doeleinden) om te zetten in een mobiliteitsbudget, maar ook functiewagens (i.c. wagens die nodig zijn om het overeengekomen werk te kunnen uitvoeren).

Paragraaf 4 voorziet in de mogelijkheid aan de Koning om een formule vast te leggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget moet worden berekend. Op die manier kan een belangrijke administratieve vereenvoudiging worden gerealiseerd. De bevoegde administraties ontvangen immers regelmatig de vraag om een berekeningsmethode te valideren. Op dergelijke vragen kan evenwel niet worden ingegaan. De vragen hebben wel geleid tot een reeks verduidelijkingen die zijn opgenomen in de FAQ over het mobiliteitsbudget.

Art. 29

Er wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 24.

Art. 30

Artikel 15 van dezelfde wet wordt gewijzigd teneinde de link met de mobiliteitsvergoeding

celle-ci n'étant plus en vigueur suite à l'annulation de ce régime par la Cour constitutionnelle (arrêt de la Cour constitutionnelle n° 11/2020 du 23 janvier 2020).

Art. 31

Le présent article fixe l'entrée en vigueur

Chapitre 6. – Modifications à la loi-programme du 27 décembre 2004 quant à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Généralités

Le présent projet de loi vise au verdissement fiscal de la mobilité. Afin d'atteindre cet objectif, le projet vise entre autre l'électrification des véhicules d'entreprise et l'encouragement de l'installation des bornes de recharge pour voitures électriques accessibles au public.

La fourniture d'électricité par les bornes de recharge est actuellement considérée comme une distribution d'électricité, ce qui signifie que ceux qui vendent ou renoncent à cette électricité sont considérés comme des distributeurs tout au long du processus de distribution, avec les obligations correspondantes en termes d'accises.

Une solution pour cette problématique est visée par la proposition de modifier la loi-programme du 27 décembre 2004 afin d'intégrer légalement la prise en compte de l'accise dans le cas d'une livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques, au numéro de compteur EAN comme point final. Pour ce faire, la livraison d'électricité pour le chargement d'un véhicule électrique via un point/une borne de recharge est considérée comme faisant partie de la consommation d'électricité sans une obligation de distribution distincte.

te schrappen. Zij is immers niet meer in werking na de vernietiging van dit systeem (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020).

Art. 31

Dit artikel bepaalt de inwerkingtreding.

Hoofdstuk 6. – Wijzigingen aan de programmawet van 27 december 2004 wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit

Algemeen

Met het voorliggende wetsontwerp wordt ingezet op een fiscale vergroening van de mobiliteit. Hierbij wordt onder andere ingezet op de elektrificatie van bedrijfswagens en op het stimuleren van de installatie van laadstations voor elektrische wagens die voor het publiek toegankelijk zijn.

Momenteel wordt de levering van elektriciteit via laadpalen beschouwd als distributie van elektriciteit waardoor diegenen die deze elektriciteit verkopen of afstaan tijdens het volledige leveringsproces als distributeur worden beschouwd, met de bijhorende verplichtingen inzake accijnzen.

Aan deze problematiek wordt tegemoet gekomen door het voorstel om de programmawet van 27 december 2004 aan te passen in die zin dat in geval van levering van elektriciteit voor het laden van elektrische voertuigen de afrekening van accijnzen wettelijk wordt verankerd op het EAN-nummer als eindpunt. Hierbij wordt de levering van elektriciteit voor het laden van een elektrisch voertuig via een laadpunt of laadpaal beschouwd als een onderdeel van de afname van elektriciteit zonder een afzonderlijke distributieverplichting.

Il vise la facilitation du développement de la mobilité électrique (conformément à la politique européenne et belge), l'apport d'une sécurité juridique aux opérateurs concernés et l'évitement d'une charge administrative sans modification de la base imposable.

Les taux d'accise fixés restent d'application et tiennent seulement compte du raccordement du site au réseau (soit égal ou inférieur à 1kV soit supérieur à 1 kV). C'est également par analogie avec les taux déjà fixés pour les "entités qui produisent de l'électricité pour leur propre usage".

Commentaire de l'article

Art. 32

Cet article prévoit une dérogation au principe actuel de l'électricité qui est imposable au moment de la fourniture au consommateur. En effet, le régime conçu en 2004 constitue aujourd'hui un obstacle important au développement de la mobilité électrique. Le maintien du régime actuel implique des charges administratives et des coûts supplémentaires et entrave les investissements dans les infrastructures de recharge.

Afin d'éviter cela, le régime de l'électricité fournie pour la recharge des véhicules électriques via des bornes de recharge doit être adapté. A cet égard, il est important que la base imposable et les revenus qui en découlent ne soient pas modifiés, seul le moment de l'imposition est modifié.

Lorsque l'électricité du réseau est fournie aux acheteurs, l'accise est due suivant les taux en vigueur, indiquée par le distributeur selon la pratique habituelle. Il n'y a pas de charges administratives supplémentaires, ni pour les distributeurs, ni pour les entreprises actives dans le secteur de la mobilité électrique.

Het doel is hierbij om de ontplooiing van de elektromobiliteit verder te faciliteren, om rechtszekerheid te bieden aan de betrokken operatoren, en om administratieve lasten te vermijden zonder wijziging aan de belastbare basis.

De vastgestelde tarieven inzake accijnzen blijven van toepassing en houden enkel rekening met de aansluiting van de site op het net (gelijk aan of minder dan 1kV hetzij meer dan 1kV). Dit is ook naar analogie met de reeds vastgelegde tarieven voor de "entiteiten die voor eigen verbruik elektriciteit produceren".

Commentaar bij het artikel

Art. 32

Dit artikel voorziet in een afwijking van het huidige principe dat elektriciteit belast wordt op het ogenblik van levering aan een verbruiker. Het regime ontworpen in 2004 vormt vandaag immers een belangrijke hindernis voor de ontwikkeling van de elektromobiliteit. Het behouden van het huidige regime zorgt voor extra administratieve lasten en kosten en bemoeilijkt de investeringen in laadinfrastructuur.

Om dit te vermijden moet het regime voor elektriciteit geleverd voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen aangepast worden. Belangrijk daarbij is dat de belastbare basis en de hieruit voortvloeiende inkomsten niet wijzigen, enkel het belastbaar tijdstip wordt aangepast.

Indien de elektriciteit van het net geleverd wordt aan de afnemers, dan is hierop accijns verschuldigd volgens de gangbare tarieven, welke de distributeur aangeeft volgens de gangbare praktijk. Er zijn geen bijkomende administratieve lasten, noch voor de distributeurs, noch voor de bedrijven actief in de sector van elektromobiliteit.

En outre, la même simplification est prévue pour l'électricité qui est produite localement.

A cet effet, la recharge des véhicules électriques doit être considérée comme propre usage. Il est à noter que l'assimilation de "propre usage" est uniquement valable pour ce paragraphe. L'assimilation ne peut pas être invoquée pour des autres fins comme, par exemple, des exonérations.

Verder wordt eenzelfde vereenvoudiging voorzien voor elektriciteit die lokaal wordt geproduceerd.

Hiervoor dient het laden van elektrische voertuigen beschouwd te worden als eigen verbruik. Er wordt op gewezen dat deze gelijkschakeling met "eigen verbruik" enkel en alleen geldt voor deze paragraaf. Deze gelijkschakeling kan niet ingeroepen worden voor andere doeleinden zoals bijvoorbeeld vrijstellingen.

TITRE 3 – AFFAIRES SOCIALES

Chapitre unique – Modification de l'article 38, § 3^{quater} de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés

Généralités

Ce chapitre vise un verdissement accéléré de notre parc de véhicules de société grâce à un certain nombre de modifications de la législation sociale et est conforme au reste de ce projet de loi.

Pour ce faire, la cotisation de solidarité due par l'employeur à l'ONSS pour le véhicule qu'il met à disposition de son travailleur destiné à un usage autre que strictement professionnel, et qui est calculée sur la base des émissions de CO₂, sera fortement augmentée pour les voitures non exemptes d'émissions afin de créer un effet dissuasif.

Le montant minimum de la cotisation de solidarité s'applique aux voitures zéro émission. Cependant, le verdissement du parc de véhicules ne peut pas conduire à ce que l'avantage salarial d'une voiture de société soit encore plus important que ce n'est le cas actuellement. Cela conduirait en effet à une utilisation encore plus forte des véhicules privés, avec le risque de multiplier les embouteillages. C'est pourquoi la contribution minimale sera quelque peu augmentée de sorte qu'au final, dans l'hypothèse d'un verdissement total, la

TITEL 3 – SOCIALE ZAKEN

Enig Hoofdstuk – Wijziging van artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers

Algemeen

Dit hoofdstuk zet in op een versnelde vergroening van ons bedrijfswagenpark door een aantal aanpassingen aan de sociale wetgeving en sluit aan bij de rest van dit wetsontwerp.

Om dit te bereiken zal de solidariteitsbijdrage, die de werkgever aan de RSZ verschuldigd is voor het voertuig dat hij aan zijn werknemer ter beschikking stelt dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd en berekend wordt op basis van de CO₂-uitstoot, sterk worden verhoogd voor niet-emissievrije wagens om zo een ontradend effect te creëren.

Voor de emissievrije wagens is het minimumbedrag van de solidariteitsbijdrage van toepassing. De vergroening van het wagenpark mag er evenwel niet toe leiden dat het loonvoordeel van een bedrijfswagen nog groter wordt dan nu het geval is. Dit zou er immers toe leiden dat het gebruik van privé-voertuigen nog sterker wordt aangemoedigd met het risico op meer files. Daarom zal de minimumbijdrage enigszins worden opgetrokken zodat finaal, in de hypothese van een volledige vergroening, de

cotisation moyenne de solidarité pour une voiture de société sera la même qu'actuellement.

gemiddelde solidariteitsbijdrage voor een bedrijfswagen even hoog zal zijn als nu het geval is.

Commentaire des articles

Art. 33

Cet article modifie l'article 38, § 3^{quater} de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, en trois points :

1) Le premier point introduit une augmentation progressive de la cotisation CO2 à partir du 1^{er} juillet 2023 pour toutes les voitures de société achetées, prises en leasing ou en location après cette date. Pour les voitures achetées, prises en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, la méthode de calcul existante sera conservée.

2) Au point deux, la disposition relative aux voitures fonctionnant au GPL est complétée par les voitures fonctionnant au gaz naturel et/ou au méthane. Ces deux dernières catégories n'existaient pas encore au moment de l'introduction de la contribution CO2, mais dans la pratique elles étaient toujours traitées de la même manière que les voitures fonctionnant au GPL. L'occasion est maintenant saisie d'adapter la loi à la pratique.

3) Le dernier point rétablit un oubli du législateur initial de ne pas inclure les voitures fonctionnant au GPL dans la disposition liant la contribution de CO2 à l'indice de santé, contrairement aux véhicules à propulsion électrique. Comme il n'y a aucun motif acceptable d'exempter uniquement les voitures fonctionnant au GPL d'une augmentation de la contribution CO2 liée à l'indice santé, cet oubli viole le principe d'égalité et doit être rectifié. Pour des raisons de sécurité juridique et compte tenu du fait que, dans la pratique, il n'existe pratiquement aucune voiture de société fonctionnant au

Commentaar bij de artikelen

Art. 33

Dit artikel wijzigt artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, in drie punten:

1) Het eerste punt voert vanaf 1 juli 2023 een geleidelijke verhoging van de CO2-bijdrage in voor alle, na deze datum aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens. Voor de wagens die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 blijft de bestaande berekeningswijze behouden.

2) In punt twee wordt de bepaling over de wagens die op LPG rijden, vervolledigd met de wagens op aardgas en/of methaangas. Deze laatste twee categorieën bestonden nog niet bij de invoering van de CO2-bijdrage, maar werden in de praktijk altijd op dezelfde manier behandeld als de wagens op LPG. Er wordt nu van de gelegenheid gebruik gemaakt om de wet aan te passen aan de praktijk.

3) Het laatste punt herstelt een vergetelheid van de oorspronkelijke wetgever om de wagens die rijden op LPG niet mee op te nemen in de bepaling die de CO2-bijdrage koppelt aan de gezondheidsindex, dit in tegenstelling tot de voertuigen met elektrische aandrijving. Gezien er geen aanvaardbare reden is om alleen de wagens op LPG vrij te stellen van een aan de gezondheidsindex gekoppelde verhoging van de CO2-bijdrage, schendt deze vergetelheid het gelijkheidsbeginsel en moet deze worden rechtgezet. Omwille van de rechtszekerheid en omwille van het feit dat er in de praktijk nauwelijks of geen bedrijfswagens op LPG

GPL, cette rectification n'aura pas d'effet rétroactif.

Art. 34

Cet article règle l'entrée en vigueur du présent chapitre.

TITRE 4 – EVALUATION DE L'IMPACT DU VERDISSEMENT FISCAL ET SOCIAL DE LA MOBILITE

Art. 35 à 38

Pour le 30 avril 2026, le Roi doit faire une évaluation de l'impact du verdissement fiscal et social de la mobilité, notamment en ce qui concerne son impact sur les finances publiques.

Il sera à cet effet demandé aux contribuables de fournir toutes les données qui sont nécessaires pour déterminer l'impact sur l'avantage de toute nature pour la mise à disposition d'un véhicule d'entreprise, sur la déductibilité fiscale des frais de voiture, sur les accises aux carburants et à la TVA. Afin de pouvoir évaluer de façon optimale l'impact de la réforme visée via le présent projet, l'administration aura en effet besoin des chiffres détaillés de toutes ces choses.

Il sera déterminé via un arrêté royal de quelle manière et endéans quel délai cette nouvelle obligation doit être remplie. Le non-respect de cette obligation pourra être sanctionné via les amendes administratives visées à l'article 445, § 1^{er}, CIR 92.

rijden, gebeurt deze rechtzetting niet met terugwerkende kracht.

Art. 34

Dit artikel regelt de inwerking van dit hoofdstuk.

TITEL 4 – EVALUATIE VAN DE IMPACT VAN DE FISCALE EN SOCIALE VERGROENING OP DE MOBILITEIT

Art. 35 tot 38

Tegen 30 april 2026 moet de Koning een evaluatie maken van de impact van de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft.

Er zal daartoe aan de belastingplichtigen gevraagd worden de gegevens te verstrekken die nodig zijn om de impact op het voordeel van alle aard voor het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen, op de fiscale aftrekbaarheid van de autokosten, op de brandstofaccijnzen en op de btw te bepalen. Teneinde de impact van de via dit ontwerp beoogde hervorming optimaal te kunnen evalueren, zal de administratie immers gedetailleerde cijfers nodig hebben over al deze zaken.

Er zal via koninklijk besluit bepaald worden op welke wijze en binnen welke termijn aan deze nieuwe verplichting voldaan dient te worden. Het niet-naleven van deze verplichting zal via de in artikel 445, § 1, WIB 92, bedoelde administratieve boetes bestraft kunnen worden.