

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 januari 2019

WETSVOORSTEL

**betreffende de vergroening
van het bedrijfswagenpark**

(ingediend door de heer Egbert Lachaert)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 janvier 2019

PROPOSITION DE LOI

**concernant le verdissement
du parc de voitures de société**

(déposée par M. Egbert Lachaert)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel heeft tot doel om het bedrijfswagenpark in België groener te maken. Het (para)fiscaal voordeel zoals dat vandaag bestaat, zal vanaf 2020 enkel volledig behouden blijven voor groene wagens. De gunstige (para)fiscale behandeling van vervuilende wagens zal vanaf 2020 geleidelijk aan afgebouwd worden. Vanaf 2028 zullen vervuilende wagens belast worden zoals gewoon loon.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à verdir le parc des voitures de société en Belgique. L'avantage (para)fiscal actuel ne sera plus maintenu dans son intégralité que pour les voitures écologiques à partir de 2020. Le traitement (para)fiscal avantageux accordé aux voitures polluantes disparaîtra progressivement à partir de 2020. À partir de 2028, les voitures polluantes seront imposées comme une rémunération ordinaire.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publicaties@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel heeft tot doel om het bedrijfswagenpark in België groener te maken.

1. De bedrijfswagen als populair extra-legaal voordeel

Bedrijfswagens zijn een populair extra-legaal voordeel in ons land. Hun aantal schommelt rond de 770 000. Volgens recente cijfers van autofederaties Renta en Febiac worden er in België dagelijks ruim 830 nieuwe bedrijfswagens ingeschreven. In de eerste drie maanden van 2017 zijn er maar liefst 55 000 bedrijfswagens bijgekomen. Dat komt neer op een stijging van tien procent in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar.

Een van de redenen voor de populariteit van bedrijfswagen zijn de loonkosten in ons land. Historisch is het zo gegroeid dat een bedrijfswagen toekennen voordeliger is voor werknemers en werkgevers dan gewoon loon omwille van de gunstige (para)fiscale behandeling.

Voor de werknemer is het voordelig aangezien hij of zij wordt getaxeed op het “voordeel alle aard”, een inschatting van de waarde die de bedrijfswagen voor privédoeleinden voor de werknemer heeft, maar die aanzienlijk lager is dan de reële waarde van het voordeel. Daarbovenop komt nog dat dat voordeel alle aard geen brandstofkosten, vaak betaald door de werkgever in de vorm van een tankkaart, in rekening neemt. Tenslotte betaalt de werknemer ook geen sociale zekerheidsbijdragen op het voordeel dat hij geniet.

Voor werkgevers is het belangrijkste voordeel dat, in tegenstelling tot gewoon loon, het voordeel in de vorm van een bedrijfswagen niet onderworpen is aan het reguliere systeem van sociale zekerheidsbijdragen. Bovendien blijven onkosten voor bedrijfswagens ook (deels) een aftrekpost in de vennootschapsbelasting.

Dit maakt dat werkgevers en werknemers in de praktijk weinig keuzevrijheid hebben. Het equivalente nettoloon dat werkgevers kunnen bieden in de plaats van een bedrijfswagen, is omwille van de (para)fiscale lasten zo laag, dat veel werknemers alsnog een bedrijfswagen kiezen of toegekend krijgen, ook al hebben ze die niet echt nodig.

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à verdir le parc des voitures de société en Belgique.

1. La voiture de société: une forme d'avantage extralégal populaire

Les voitures de société constituent un avantage extralégal populaire dans notre pays. Leur nombre est proche de 770 000 unités. D'après des chiffres récents de Renta et de la Febiac, qui sont respectivement la fédération des loueurs de véhicules et celle de l'industrie de l'automobile, plus de 830 nouvelles voitures de société sont immatriculées quotidiennement en Belgique. Pas moins de 55 000 voitures de société sont venues s'y ajouter au cours des trois premiers mois de 2017. Cela équivaut à une augmentation de 10 % par rapport à la même période l'année passée.

Les coûts salariaux dans notre pays sont l'une des raisons de la popularité des voitures de société. Historiquement, les choses ont évolué de telle manière qu'il est plus avantageux, tant pour les travailleurs que pour les employeurs, d'accorder une voiture de société plutôt qu'une rémunération ordinaire en raison de son traitement (para)fiscal avantageux.

Pour le travailleur, l'avantage réside dans le fait qu'il est taxé sur l'“avantage de toute nature”, c'est-à-dire sur une estimation de la valeur que la voiture de société revêt à des fins privées pour le travailleur qui cependant est significativement inférieure à la valeur réelle de l'avantage. De surcroît, cet avantage de toute nature ne tient pas compte des frais de carburant souvent payés par l'employeur sous la forme d'une carte de carburant. Enfin, le travailleur ne paie pas non plus de cotisations de sécurité sociale sur l'avantage dont il bénéficie.

Pour les employeurs, le principal intérêt de la voiture de société est que, contrairement à la rémunération ordinaire, cet avantage n'est pas soumis au système ordinaire des cotisations de sécurité sociale. En outre, les frais afférents aux voitures de société demeurent également (en partie) déductibles de l'impôt des sociétés.

Par conséquent, les employeurs et les travailleurs n'ont guère le choix en pratique. La rémunération nette équivalente que les employeurs peuvent offrir à la place d'une voiture de société est si faible, en raison des charges (para)fiscales, que nombre de travailleurs optent encore pour une voiture de société ou se la voient accordée même s'ils n'en ont pas réellement besoin.

2. Ongewenste effecten

De populariteit van bedrijfswagen brengt heel wat ongewenste effecten met zich mee.

In mei 2018 werd dankzij het burgerinitiatief “CurieuzeNeuzen” in heel Vlaanderen gemeten hoe het gesteld is met de luchtkwaliteit in onze straten. Hoewel uit de resultaten blijkt dat een meerderheid van de Vlamingen woont op een plaats waar de impact van verkeer op de luchtkwaliteit beperkt is blijkt er in de steden een groot probleem te zijn. Steden als Antwerpen, Gent, Brugge, Aalst hebben te kampen met ernstige luchtvervuiling. Maar ook de Brusselaars lijken te stikken in luchtvervuiling. Dat blijkt uit onderzoek van “leefmilieu.Brussels”. Op basis van haar “black carbon-cartografie” opgesteld voor het hele Brusselse gewest, kan men constateren dat voor 73 % van het verkeersnet de gemiddelde concentraties in de spitsuren twee tot vijf keer hoger liggen dan de achtergrondluchtvervuiling of deze in de binnenlucht. Voor 4 % van de wegen, wordt een waarde gemeten die 5 keer hoger ligt dan de achtergrondluchtvervuiling of deze in de binnenlucht.

Het is duidelijk dat files in onze steden en op hun invalswegen voor veel luchtverontreiniging zorgen. Er stond nog nooit zoveel file als de eerste zes maanden van dit jaar (2018). Dat blijkt uit de filebarometer van Touring Mobilis. Oorzaak van de file zijn voor het aantal extra wagens en extra bestelwagens die er blijven bijkomen op onze wegen. In de eerste zes maanden van 2015 stonden we nog zo’n 651 uren in de file. In de eerste maanden van 2018 was dat al opgelopen tot 848 uren. Een stijging van 30 procent. Het jaar 2018 is dus goed op weg op alweer het filerecord op onze wegen te verpulveren. Dat blijkt uit cijfers van Touring Mobilis.

Dat bedrijfswagens een deel van het fileprobleem zijn wordt ook aangetoond in een recente studie van hr-dienstverlener SD Worx en *vacature.com*. De studie laat zien dat werknemers met een bedrijfswagen niet alleen aanzienlijk meer kilometers afleggen dan werknemers zonder bedrijfswagen. In de eerste groep kwam bijna 80 procent van de werknemers uit op meer dan 20 000 kilometer per jaar, in de tweede groep was dat 36 procent. Verder blijkt uit het onderzoek dat bedrijfswagens vaker in de file staan dan andere wagens. 68 procent van de werknemers met een bedrijfswagen zegt minstens enkele keren per week in de file te staan. Bij de werknemers zonder bedrijfswagen is dat 47 procent. Bedrijfswagens zijn een minderheid, maar ze

2. Effets indésirables

La popularité des voitures de société entraîne de nombreux effets indésirables.

En mai 2018, grâce à l’initiative citoyenne “CurieuzeNeuzen”, la qualité de l’air des rues a été mesurée dans toute la Flandre. Bien que les résultats montrent qu’une majorité de Flamands vit dans une région où l’impact du trafic sur la qualité de l’air est limité, il apparaît qu’un problème majeur se pose dans les villes. Des villes comme Anvers, Gand, Bruges et Alost doivent faire face à une grave pollution de l’air. Mais les Bruxellois semblent également suffoquer en raison de la pollution atmosphérique. Ceci est démontré par la recherche de “environnement.Brussels”. Sur la base de sa “cartographie du black carbon” établie pour l’ensemble de la région bruxelloise, on peut conclure que pour 73 % du réseau de circulation, les concentrations moyennes aux heures de pointe sont deux à cinq fois supérieures à la pollution de l’air ambiant ou à l’air intérieur. Pour 4 % des routes, on mesure une valeur cinq fois supérieure à la pollution de l’air ambiant ou à l’air intérieur.

Il est clair que les embouteillages dans nos villes et sur leurs routes d’accès génèrent beaucoup de pollution atmosphérique. Il n’y a jamais eu autant de trafic que durant les six premiers mois de cette année (2018). Cela ressort clairement du baromètre des files de Touring Mobilis. La cause de l’embouteillage est le nombre de voitures et de camionnettes supplémentaires qui continuent à s’ajouter au trafic routier. Au cours des six premiers mois de 2015, nous étions encore dans les embouteillages pendant environ 651 heures. Au cours des premiers mois de 2018, ce nombre avait déjà atteint 848 heures. Une augmentation de 30 %. L’année 2018 est sur le point de pulvériser les records des embouteillages sur nos routes. Ceci est démontré par les chiffres de Touring Mobilis.

Une étude récente des fournisseurs de services RH SD Worx et *vacature.com* montre également que ces voitures de société font partie du problème des embouteillages. L’étude montre que les employés possédant une voiture de société ne parcourent pas seulement beaucoup plus de kilomètres que les employés sans voiture de société. Dans le premier groupe, près de 80 % des employés parcouraient plus de 20 000 km par an, contre 36 % dans le deuxième groupe. En outre, les recherches montrent que les voitures de société sont plus susceptibles de rester bloquées dans le trafic que les autres voitures. En effet, 68 % des employés utilisant une voiture de société déclarent être coincés dans les embouteillages au moins quelques fois par semaine.

rijden vooral tijdens de spits én op de drukste plaatsen in ons land rijden.

Hoewel dit wetsvoorstel niet rechtstreeks een vermindering van het aantal bedrijfswagens beoogt, zorgt het fileleed vandaag ook voor heel wat luchtvervuiling. Verkeer is één van de grote veroorzakers van luchtvervuiling via de uitstoot van roet, fijn stof, stikstofoxiden, ... Een vergroening van het bedrijfswagenpark zou een belangrijke positieve impact kunnen hebben op de luchtvervuiling die ontstaat ten gevolge van de files. Bovenop de ontdieselings kan de vergroening van het bedrijfswagenpark een tweede grote stap voorwaarts zijn. We moeten die bocht dan ook inzetten.

De OESO schat de kost van de verhoogde bijdragen aan klimaatverandering, congestie en verkeersongevallen, lokale luchtverontreiniging en gezondheidsaandoeningen, die voortkomen uit de lage belasting op bedrijfswagens in OESO-landen, op 116 miljard euro. De luchtkwaliteit in België geeft aanleiding tot ernstige zorgen voor de gezondheid van de mens. België wordt tevens gewaarschuwd door de Europese Commissie dat het in het gevaar verkeert om het doel van 15 % minder CO₂-uitstoot tegen 2020 te missen. Ook Maroš Šefčovič, vicevoorzitter van de Europese Commissie, zei onlangs dat een herziening van het systeem van bedrijfswagens een prioriteit moet zijn voor ons land en het belangrijk is om minder vervuilende wagens op onze wegen te hebben.

3. Voordelen van het systeem van bedrijfswagens

Toch willen wij van het wetsvoorstel benadrukken dat het systeem van bedrijfswagens niet alleen maar negatieve kanten heeft. Zo hebben veel werknemers hun wagen effectief nodig om op het werk te geraken of hun werk uit te voeren. Denk bijvoorbeeld maar aan vertegenwoordigers of thuisverplegers.

Ook hebben werkgevers schaalvoordelen en een onderhandelingspositie die individuele werknemers niet hebben. Zo kunnen werkgevers op een meer voordelige manier lease- en verzekeringscontracten afsluiten. Ook willen veel werknemers graag dat een bedrijfswagen deel uitmaakt van hun loonpakket en dat alles voor hen geregeld wordt. De aankoop, het onderhoud, de belastingen en de verzekeringen worden immers door de werkgever gedragen en ze krijgen regelmatig een nieuw model.

Cela représente 47 % des employés sans voiture de société. Les voitures de société sont une minorité, mais elles circulent principalement aux heures de pointe et dans les lieux les plus fréquentés de notre pays.

Bien que la présente proposition de loi ne vise pas directement à réduire le nombre de voitures de société, les embarras de circulation sont également une source importante de pollution atmosphérique. La circulation est l'une des principales causes de pollution de l'air par les émissions de suie, de particules fines, d'oxydes d'azote, ... L'écologisation du parc des véhicules de société pourrait avoir un impact positif significatif sur la pollution de l'air causée par les embouteillages. En plus de la dédieselisation, l'écologisation du parc des voitures de société peut constituer un deuxième grand pas en avant. Nous devons dès lors miser sur ce grand tournant.

L'OCDE estime à 116 milliards d'euros le coût des contributions accrues au changement climatique, à la congestion et aux accidents de la route, à la pollution atmosphérique locale et aux atteintes à la santé qui résultent de la faible imposition des voitures de société dans les pays de l'OCDE. La qualité de l'air en Belgique suscite des préoccupations sérieuses pour la santé de la population. La Commission européenne met également la Belgique en garde contre le risque de voir le pays ne pas atteindre l'objectif d'une réduction de 20 % des émissions de CO₂ d'ici 2020. Maroš Šefčovič, vice-président de la Commission européenne, a, lui aussi, déclaré récemment qu'une révision du système des voitures de société doit être une priorité pour notre pays et qu'il est important de réduire le nombre de véhicules polluants sur nos routes.

3. Avantages du système des véhicules de société

Nous tenons néanmoins à souligner que ce système n'a pas que des côtés négatifs. Par exemple, beaucoup de travailleurs ont effectivement besoin de leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail ou exercer leur métier. Il suffit de songer aux représentants ou aux infirmiers à domicile.

Les employeurs bénéficient aussi d'économies d'échelle et sont en position de négocier, contrairement aux travailleurs individuels. Les employeurs peuvent ainsi souscrire des contrats de leasing et d'assurance plus avantageux. D'autre part, beaucoup de travailleurs souhaitent que leur véhicule de société fasse effectivement partie de leur paquet salarial et que tout soit réglé pour eux. En effet, dans ce cadre, l'achat, l'entretien, les taxes et les assurances sont pris en charge par l'employeur et le véhicule est régulièrement remplacé par un nouveau modèle.

Tenslotte moet er op gewezen worden dat deze rotatie ervoor zorgt dat bedrijfswagens vaak nieuwere modellen van wagens zijn met een lagere uitstoot. Indien het systeem niet zou bestaan zouden vele oudere, meer vervuilende wagens langer in omloop blijven.

4. Niet inbreken op loon van werknemers

De roep is dan ook steeds luider om iets te doen aan ons systeem van bedrijfswagens. Niet zelden zijn de voorgestelde “oplossingen” onwenselijk en onhaalbaar, zoals het afschaffen van het systeem van bedrijfswagens of het zwaarder belasten ervan. De bedrijfswagen maakt immers voor veel werknemers deel uit van hun met de werkgever onderhandeld loonpakket en is dus een looncomponent. Het is dan allerminst wenselijk dat de overheid rechtstreeks inbreekt op het loon van werknemers en afspraken die werknemers en werkgevers gemaakt hebben in een arbeidsovereenkomst. De indieners wensen inderdaad niet te opteren voor dergelijke simplistische oplossingen.

5. Naar een drastische vergroening van het bedrijfswagenpark

De indieners willen dan ook op een positieve en slimme manier aan de slag met het systeem van bedrijfswagens. Eerder stelden de indieners al voor om werknemers de mogelijkheid te geven hun bedrijfswagen in te wisselen voor een mobiliteitsbudget dat evenwaardig is aan de reële waarde van een bedrijfswagen en hen zo echte keuzevrijheid te geven. Dit voorstel resulteerde deze legislatuur al in regelingen als het “mobiliteitsbudget” en de mobiliteitsvergoeding (*cash for car*).

Concreet stellen de indieners, vanuit ecologische overwegingen, dat het (para)fiscaal voordeel over een tijdspad van vijf jaar enkel nog toegekend zal worden aan duurzame wagens. De indieners stellen daarbij volledige CO₂-neutraliteit voorop als de norm.

Die keuze is ambitieus maar absoluut haalbaar. De wetenschap en techniek staan niet stil. Ook het Europees parlement toont zich ambitieus in de strijd tegen uitstoot van wagens. Het Europees Parlement wil dat er in 2030 40 procent minder CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen is dan in het referentiejaar 2021. Voorts moeten autobouwers er volgens het Europees Parlement voor zorgen dat tegen 2030 meer dan een derde (35 procent) van het aantal verkochte auto's een volledig elektrische aandrijving heeft.

Enfin, il convient d'observer que ce roulement garantit que les voitures de société sont souvent des modèles plus récents à taux d'émission plus faible. Si ce système n'existait pas, de nombreuses voitures plus anciennes et plus polluantes resteraient en circulation pendant plus longtemps.

4. Ne pas porter atteinte à la rémunération des travailleurs

Les appels se font dès lors de plus en plus pressants pour revoir notre régime de voitures de société. Bien souvent, les “solutions” proposées ne sont ni souhaitables ni réalistes, comme la suppression pure et simple du régime des voitures de société ou une taxation accrue. En effet, pour nombre de travailleurs, le véhicule de société fait partie du paquet salarial négocié avec l'employeur et constitue, à ce titre, une composante salariale. Il faut donc absolument éviter que le gouvernement porte directement atteinte à la rémunération des travailleurs et aux accords conclus entre les salariés et les employeurs dans le contrat de travail. Nous ne souhaitons pas opter pour des solutions aussi simplistes.

5. Verdir radicalement le parc des véhicules de société

Nous voulons dès lors régler le système des véhicules de société de manière positive et intelligente. Précédemment, nous avons défendu l'idée de permettre aux travailleurs d'échanger leur véhicule de société contre un budget mobilité équivalant à la valeur réelle d'un véhicule de société et de leur accorder ainsi une véritable liberté de choix. Cette proposition a déjà débouché sur des réglementations telles que le “budget mobilité” et l'allocation de mobilité (*cash for car*).

Concrètement, d'un point de vue environnemental, nous estimons que l'avantage (para)fiscal sera, d'ici 5 ans, réservé aux seules voitures durables. Ce faisant, nous faisons de la neutralité CO₂ totale la norme.

Ce choix est ambitieux mais tout à fait réalisable. La science et la technologie ne restent pas immobiles. Le Parlement européen est également ambitieux dans la lutte contre les émissions des voitures. Le Parlement européen souhaite 40 % moins d'émissions de CO₂ provenant des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers d'ici 2030 par rapport à l'année de référence 2021. En outre, selon le Parlement européen, les constructeurs automobiles doivent veiller à ce que plus d'un tiers (35 %) du nombre de voitures vendues est entièrement électrique.

De autobouwers zullen dan ook alles op alles moeten zetten om modellen op de markt te brengen die aan deze nieuwe uitstootnormen voldoen maar ook betaalbaar blijven voor bedrijven en burgers. Zij zitten dan ook niet stil.

De Tijd berichtte onlangs nog over de doorbraak van de elektrische auto (e-auto). Voorspeld wordt dat tegen 2025 minstens 11 procent van de wereld elektrisch rijdt. Recent zei de topman van de Zweedse autofabrikant dat Volvo geen nieuwe generatie dieselmotoren meer gaat ontwikkelen, maar zich in plaats daarvan de komende jaren extra op elektrische en hybride wagens gaat richten.

Maar ook constructeurs als Volkswagen, Peugeot, Renault, Audi, BMW, Mercedes, Kia,... zetten volop in op een omschakeling van hun verbrandingsmotoren naar alternatieve krachtbronnen die betaalbaar zijn voor het grote publiek.

De periode van vijf jaar die dit wetsvoorstel voorziet geeft werkgevers ruim de tijd om enerzijds met leasemaatschappijen te bekijken hoe het bedrijfswagenpark vergroend kan worden, ook rekening houdend met de gebruikelijke termijn van leasecontracten. Anderzijds ondervinden zij door deze overgangperiode die pas aanvangt in 2023 geen problemen met de bestaande vloot.

Heel wat leasingmaatschappijen bereiden zich vandaag immers al voor op de elektrificatie van het wagenpark. Zij zien de markt meer en meer opschuiven naar elektrische voertuigen en zegt die kaart volop te willen trekken.

Voor wat betreft de vervuilende bedrijfswagens, zal het (para)fiscaal voordeel vanaf 2023 over een periode van vijf jaar geleidelijk aan afgebouwd worden. Vanaf 2028 zullen vervuilende bedrijfswagens belast worden zoals gewoon loon. Voor duurzame wagens verandert er niets.

Via deze slimme (para)fiscale maatregel willen de indieners inzetten op een drastische vergroening van het Belgisch bedrijfswagenpark en het Belgisch wagenpark in het algemeen. De bedrijfswagens van vandaag, zijn immers de tweedehandswagens van morgen. Volgens de indieners kan het vooropstellen van dit nieuw kader voor bedrijfswagens groene wagens een stevige boost geven.

Ten slotte dient opgemerkt te worden dat dit wetsvoorstel niet in de weg staat van het algemeen streven naar een algemeen lagere (para)fiscale druk, in het bijzonder op lonen van werknemers. Mocht de gewijzigde (para)

Les constructeurs automobiles devront donc faire tout ce qui est en leur pouvoir pour mettre sur le marché des modèles qui répondent à ces nouvelles normes d'émissions mais qui restent abordables pour les entreprises et les citoyens. Ils ne sont donc pas immobiles.

Le quotidien *De Tijd* titrait récemment encore sur la percée de la voiture électrique. Selon les prévisions, 11 % au moins du parc automobile mondial roulera à l'électricité d'ici 2025. Le patron de Volvo a récemment déclaré que le constructeur automobile suédois ne développera plus de nouvelle génération de moteurs diesel mais axera ses efforts sur les voitures électriques et hybrides au cours des prochaines années.

Mais aussi des constructeurs comme Volkswagen, Peugeot, Renault, Audi, BMW, Mercedes, Kia, ... s'engagent pleinement à passer de leurs moteurs à combustion interne à des sources d'énergie alternatives abordables pour le grand public.

La période de cinq ans prévue par la présente proposition de loi donne largement le temps aux employeurs d'examiner avec les sociétés de leasing la façon de verdir le parc des voitures de société, en tenant également compte du délai habituel des contrats de leasing. D'autre part, en raison de cette période de transition qui ne commence qu'en 2023, ils ne rencontreront aucun problème avec la flotte existante.

De nombreuses entreprises se préparent d'ores et déjà à l'électrification du parc automobile. Elle voient le marché s'orienter de plus en plus vers les véhicules électriques et déclare vouloir jouer pleinement cette carte.

Pour les voitures de société polluantes, l'avantage (para)fiscal sera progressivement supprimé sur une période de cinq ans à partir de 2023. À partir de 2028, les voitures de société polluantes seront imposées comme une rémunération ordinaire. Rien ne changera pour les voitures écologiques.

Au travers de cette mesure (para)fiscale intelligente, nous entendons réaliser un verdissement radical du parc des voitures de société belge et du parc automobile belge en général. Les voitures de société actuelles sont effet les voitures d'occasion de demain. Selon nous, l'introduction de ce nouveau cadre pour les voitures de société pourrait donner une solide impulsion aux véhicules écologiques.

Enfin, il convient de noter que la présente proposition de loi n'enlève rien à l'objectif général d'une réduction généralisée de la pression (para)fiscale, en particulier sur les rémunérations des travailleurs. Si le traitement

fiscale behandeling van vervuilende bedrijfswagens leiden tot bijkomend inkomsten voor de overheid, dient dit volgens de indieners geïnvesteerd te worden in een algemene verlaging van de loonkosten.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 2

Sociale bepalingen

Artikel 2

Dit artikel bepaalt dat de solidariteitsbijdrage vanaf 1 januari 2023 opgetrokken wordt voor alle wagens die een CO₂-uitstoot hoger dan nul hebben. Hiertoe wordt de huidige formule behouden, maar wordt het resultaat vermenigvuldigd met een factor die jaarlijks verhoogd wordt, als volgt:

- vanaf 1 januari 2023: factor 1,50;
- vanaf 1 januari 2024: factor 2,00;
- vanaf 1 januari 2025: factor 2,75;
- vanaf 1 januari 2026: factor 3,75;
- vanaf 1 januari 2027: factor 5,00;

Artikel 3 a)

Deze bepaling legt vast dat een bedrijfswagen met een CO₂-uitstoot hoger dan nul vanaf 1 januari 2028 belast wordt zoals gewoon loon in de socialezekerheidsreglementering.

Artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders (de "RSZ-wet") bepaalt dat de bijdragen voor sociale zekerheid worden berekend op grond van het loon van de werknemer. De RSZ-wet bevat geen eigen loonbegrip, maar verwijst hiervoor in artikel 14, § 2, naar artikel 2 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers (de "Loonbeschermingswet"). Artikel 2, 3^o, van de Loonbeschermingswet bepaalt dat loon o.a. de in geld waardeerbare voordelen waarop de werknemer ingevolge zijn dienstbetrekking recht heeft ten laste van de werkgever omvat.

Artikel 14, § 2, van de RSZ-wet bepaalt dat de Koning het loonbegrip voor de inning van de

(para)fiscal modifié des voitures de société polluantes génère des recettes supplémentaires pour les pouvoirs publics, nous estimons que celles-ci doivent être investies dans une réduction générale des coûts salariaux.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE 2

Dispositions sociales

Article 2

Cet article prévoit un relèvement de la cotisation de solidarité à partir du 1^{er} janvier 2023 pour tous les véhicules dont les émissions de CO₂ sont supérieures à zéro. À cette fin, la formule actuelle sera maintenue mais le résultat sera multiplié comme suit par un facteur augmenté chaque année:

- à partir du 1^{er} janvier 2023: facteur 1,50;
- à partir du 1^{er} janvier 2024: facteur 2,00;
- à partir du 1^{er} janvier 2025: facteur 2,75;
- à partir du 1^{er} janvier 2026: facteur 3,75;
- à partir du 1^{er} janvier 2027: facteur 5,00;

Article 3 a)

Cette disposition prévoit que tout véhicule de société dont les émissions de CO₂ sont supérieures à zéro sera taxé, à compter du 1^{er} janvier 2028, au même titre qu'une rémunération ordinaire au regard de la réglementation en matière de sécurité sociale.

L'article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs ("loi ONSS") dispose que les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur la base de la rémunération des travailleurs. La loi ONSS ne définit pas la notion de rémunération, mais renvoie, en son article 14, § 2, à l'article 2 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs ("loi du 12 avril 1965"). L'article 2, 3^o, de cette loi dispose que la notion de rémunération inclut notamment les avantages appréciables en argent auxquels le travailleur a droit à charge de l'employeur en raison de son engagement.

L'article 14, § 2, de la loi ONSS dispose que le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, élargir

socialezekerheidsbijdragen kan verruimen of beperken bij een in de Ministerraad overlegd besluit. Dit is gebeurd middels het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders (het "RSZ-KB"). Artikel 19, § 2, 15°, van dit KB sluit het volgende voordeel uit van het loonbegrip: "het voordeel bedoeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers". Het betreft het voordeel bestaande in "de werkgever die een voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van zijn werknemer, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig". Hierop zijn bijgevolg niet de gewone werknemers- en werkgeversbijdragen verschuldigd, maar wel een solidariteitsbijdrage.

Deze bepaling legt dan ook vast dat de uitsluiting uit het loonbegrip in de socialezekerheidsreglementering vanaf 1 januari 2028 enkel behouden blijft voor voertuigen met een CO₂-uitstoot gelijk aan nul. Andere voertuigen zullen vanaf die datum onder het loonbegrip in de socialezekerheidsreglementering vallen waardoor de gewone werknemers- en werkgeversbijdragen erop van toepassing zullen zijn.

Artikel 3, b)

Deze bepaling stipuleert dat op wagens met een CO₂-uitstoot gelijk aan nul de minimumsolidariteitsbijdrage van toepassing zal blijven.

Artikel 3, c) en d)

Een reeks bepalingen die overbodig worden, ingevolge het bovenstaande, worden opgeheven. Bovendien wordt de mogelijkheid voor de Koning om de solidariteitsbijdrage te verhogen of verminderen geschrapt (8°). Het is immers belangrijk om rechtszekerheid te bieden en een stabiel investeringsklimaat te garanderen.

ou restreindre la notion ainsi déterminée, comme ce fut le cas par la voie de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs ("arrêté royal ONSS"). L'article 19, § 2, 15°, dudit arrêté exclut de la notion de rémunération l'avantage suivant: "l'avantage visé à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés". Il s'agit donc de l'avantage que constitue le fait pour l'employeur de mettre "à la disposition de son travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule également destiné à un usage autre que strictement professionnel indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement ou l'utilisation de ce véhicule". Par conséquent, il ne donne pas lieu au versement de cotisations sociales ordinaires des travailleurs et des employeurs, mais bien à une cotisation de solidarité.

Cet article dispose donc que l'exclusion de la notion de rémunération prévue dans la réglementation en matière de sécurité sociale à compter du 1^{er} janvier 2028 n'est maintenue que pour les véhicules dont les émissions de CO₂ sont égales à zéro. À partir de cette date, les autres véhicules relèveront de la notion de rémunération aux termes de la réglementation en matière de sécurité sociale et donneront lieu, par conséquent, au versement de cotisations sociales ordinaires de la part des travailleurs et des employeurs.

Article 3, b)

Cet article dispose que la cotisation de solidarité minimale s'appliquera aux voitures dont les émissions de CO₂ sont égales à zéro.

Article 3, c) et d)

Une série de dispositions devenues superflues, conformément à ce qui précède, sont abrogées. De plus, la proposition de loi supprime la possibilité pour le Roi d'augmenter ou de réduire la cotisation de solidarité (8°). Il est en effet important de garantir la sécurité juridique et de veiller à la stabilité du climat d'investissement.

HOOFDSTUK 3

Fiscale bepalingen

Artikel 4

Tot voor kort waren enkel de beroepskosten van personenwagens e.d. onderworpen aan een aftrekbeperking van 75 pct. Er is geen enkele link met de CO₂ uitstoot, zoals dit wel het geval is in de vennootschapsbelasting. Om de vergroening van het wagenpark ook bij de eenmanszaken te ondersteunen en de regeling inzake autokosten te harmoniseren, werd deze regeling geharmoniseerd met die van toepassing is in de vennootschapsbelasting. De maatregel treedt in werking vanaf aanslagjaar 2019.

Bovendien werd teneinde de rechtszekerheid te bewaren in een overgangsregeling voorzien. Voor de personenwagens die reeds aangeschaft waren vóór 1 januari 2018 bepaald dat de autokosten in de toekomst voor minimum 75 pct. aftrekbaar blijven.

De hervorming van de vennootschapsbelasting had ook nog andere gevolgen voor de fiscaliteit van de autokosten. Vanaf de tweede fase van de hervorming (aanslagjaar 2021) worden met de invoering van een algemene formule ook de aftrekpercentages die gelinkt zijn aan de CO₂ -uitstoot herzien.

Het tarief zal worden vastgesteld volgens volgende formule: 120 pct. – (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met een dieselmotor en op 0,95 voor voertuigen met een andere motor (bv. een motor met benzine, LPG, biobrandstof, elektrische motor, of anderen). Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor (CNG) en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Er wordt een delegatie aan de Koning verleend met de mogelijkheid deze coëfficiënt van 0,90 verder te verlagen tot minimum 0,75. Op deze manier kunnen beroepskosten die gelinkt zijn aan een dieselvoertuig met een CO₂ -uitstoot van 98 gram per kilometer, afgetrokken worden voor 71 pct. (ofwel 120 pct. – [0,5 pct. * 1* 98]).

Het tarief dat door middel van een dergelijke formule verkregen wordt, mag sinds de hervorming niet meer dan 100 pct. bedragen en niet lager zijn dan 50 pct., tenzij voor voertuigen die 200 gram CO₂ of meer uitstoten per kilometer. Voor laatstbedoelde voertuigen werd het tarief van aftrekbaarheid beperkt tot 40 pct. De aftrekbaarheid van kosten gelinkt aan een voertuig met 0 gram CO₂ uitstoot per kilometer (een elektrisch

CHAPITRE 3

Dispositions fiscales

Article 4

Jusqu'il y a peu, seuls les frais professionnels afférents notamment aux voitures particulières étaient soumis à une limitation de déduction de 75 %. Il n'existe toutefois en l'espèce aucun lien avec les émissions de CO₂, comme c'est le cas pour l'impôt des sociétés. Pour soutenir le verdissement du parc automobile, y compris dans les entreprises unipersonnelles, et harmoniser la réglementation en matière de frais de voiture, ces règles ont été alignées sur les règles applicables dans le cadre de l'impôt des sociétés. La mesure entrera en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 2019.

Par ailleurs, un régime transitoire a été prévu afin de préserver la sécurité juridique. Pour les voitures particulières acquises avant le 1^{er} janvier 2018, il est prévu que les frais de voiture resteront déductibles à concurrence de 75 % minimum.

La réforme de l'impôt des sociétés a également eu d'autres conséquences sur la fiscalité en matière de frais de voiture. Dès la deuxième phase de la réforme (exercice d'imposition 2021), l'introduction d'une formule générale conduira également à une révision des taux de déduction liés aux émissions de CO₂.

Le taux sera déterminé selon la formule suivante: 120 % – (0,5 % * coefficient * gramme de CO₂ par kilomètre), avec un coefficient fixé à 1 pour les véhicules utilisant un moteur au diesel, et à 0,95 pour les véhicules équipés d'un autre moteur (par exemple un moteur à essence, LPG, biocarburant, électrique, ou autre). Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel (CNG) et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Une délégation est donnée au Roi qui lui permet de diminuer ce coefficient de 0,90 à minimum 0,75. Ainsi, les frais professionnels liés à un véhicule diesel émettant 98 grammes de CO₂ par kilomètre peuvent être déduits à concurrence de 71 % (ou 120 % – [0,5 % * 1* 98]).

Le taux obtenu au moyen d'une telle formule ne peut, depuis la réforme, dépasser 100 %, ni être inférieur à 50 % sauf pour les véhicules émettant 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus. Le taux de déductibilité pour ces derniers véhicules est fixé à 40 %. Contrairement au régime actuellement en vigueur à l'impôt des sociétés, la déductibilité des frais liés à un véhicule émettant 0 gramme de CO₂ par kilomètre (un véhicule électrique)

voertuig) wordt dus in alle gevallen beperkt tot 100 pct. en niet meer op 120 pct. bepaald, in tegenstelling tot het regime dat tot voor kort van toepassing was in de vennootschapsbelasting.

Hoewel deze bepalingen een grote stap in de goede richting waren vormen zij nog steeds een belemmering voor de vergroening van het bedrijfswagenpark. Daarom stellen de indieners voor om een aantal aanpassingen te doen inzake de aftrekbaarheidspercentages:

- aan het aftrekpercentage van 100 pct. voor voertuigen zonder CO₂-uitstoot wordt niet geraakt;
- de ondergrens van minimaal 50 % aftrekbaarheid komt te vervallen en voor wagens met CO₂-uitstoot wordt een nieuwe maximumgrens bepaald: 85 pct.

In gevolge van deze wijzigingen zal de aftrekbaarheid van wagens met CO₂-uitstoot beperkt worden tot maximaal 85 pct. en het wordt mogelijk dat erg vervuilende bedrijfswagens minder dan 50 % aftrekbaar zullen zijn.

Door deze hervormingen zal de fiscaliteit van alle bedrijfsvoertuigen, zowel in de personenbelasting als in de vennootschapsbelasting, voortaan ecologisch correcter en nog meer responsabiliserend zijn. We trekken het principe van “de vervuiler betaalt” verder door. De meest vervuilende voertuigen zullen meer belast worden, en de milieuvriendelijkere voertuigen fiscaal aangemoedigd, teneinde tot een vergroening van het wagenpark te komen en de ecologische impact van onze vervoersmodi te verminderen.

Egbert LACHAERT (Open Vld)

est donc dans tous les cas limitée à 100 %, et non plus fixée à 120 %.

Bien que ces dispositions représentent un pas important dans la bonne direction, elles constituent toujours un obstacle à l'écologisation du parc de véhicules de société. Nous proposons donc d'apporter un certain nombre de modifications concernant les taux de déductibilité:

- aucune modification n'est apportée au taux de déductibilité de 100 % pour les véhicules n'émettant pas de CO₂;
- le plancher de minimum 50 % de déductibilité est supprimé et un nouveau plafond de 85 % est fixé pour les véhicules émettant du CO₂.

Ces modifications auront pour effet de limiter à maximum 85 % la déductibilité des voitures émettant du CO₂ et à moins de 50 % la déductibilité des voitures de société très polluantes.

Grâce à ces réformes, la fiscalité appliquée à l'ensemble des véhicules de société, au niveau tant de l'impôt des personnes physiques que de l'impôt des sociétés, sera désormais plus juste sur le plan écologique et plus responsabilisante. Nous appliquons le principe du “pollueur-payeur”. Les véhicules les plus polluants seront taxés davantage et les véhicules les plus respectueux de l'environnement seront fiscalement encouragés, afin d'écologiser le parc automobile et de réduire l'impact écologique de nos modes de transport.

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepaling

Artikel 1

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

HOOFDSTUK 2

Sociale bepalingen**Afdeling 1**

Wijzigingen aan de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers vanaf 1 januari 2023

Art. 2

Artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers wordt aangevuld met een bepaling onder 11°, luidende:

“11°. Voor de voertuigen met een CO₂-uitstootgehalte hoger dan nul wordt het bedrag van de solidariteitsbijdrage zoals berekend overeenkomstig 3°, 5°, 6° en 7°, vermenigvuldigd met de volgende factor:

- vanaf 1 januari 2023: 1,50;
- vanaf 1 januari 2024: 2,00;
- vanaf 1 januari 2025: 2,75;
- vanaf 1 januari 2026: 3,75;
- vanaf 1 januari 2027: 5,00.”

Afdeling 2

Wijzigingen aan de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers vanaf 1 januari 2028

Art. 3

In artikel 38, § 3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale

PROPOSITION DE LOICHAPITRE 1^{ER}**Disposition introductive**Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2

Dispositions sociales**Section 1^{er}**

Modification de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés à partir du 1^{er} janvier 2023

Art. 2

L'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés est complété par un 11° rédigé comme suit:

“11°. Pour les véhicules dont le taux d'émission de CO₂ est supérieur à zéro, le montant de la cotisation de solidarité, calculé conformément aux 3°, 5°, 6° et 7°, est multiplié par le facteur suivant:

- à partir du 1^{er} janvier 2023: 1,50;
- à partir du 1^{er} janvier 2024: 2,00;
- à partir du 1^{er} janvier 2025: 2,75;
- à partir du 1^{er} janvier 2026: 3,75;
- à partir du 1^{er} janvier 2027: 5,00.”

Section 2

Modification de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés à partir du 1^{er} janvier 2028

Art. 3

Dans l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale

zekerheid voor werknemers worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) In de bepaling onder 1°, eerste lid worden de woorden “een voertuig” vervangen door de woorden “een voertuig met een CO₂-uitstootgehalte gelijk aan nul”;

b) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt: “3° Het bedrag van de solidariteitsbijdrage wordt bepaald op 20,83 euro.”;

c) de bepalingen onder 4°, 5°, 6°, 7°, 8° en 11° worden opgeheven;

d) in de bepaling onder 9° worden de woorden “het 3° en het 8°” vervangen door de woorden “in 3°”.

HOOFDSTUK 3

Fiscale bepalingen

Afdeling 1

*Wijzigingen van het Wetboek
van de inkomstenbelastingen 1992*

Art. 4

In artikel 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 zoals van toepassing vanaf 1 januari 2020 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 1° opgeheven;

2° in paragraaf 1 wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Voor de voertuigen aangeschaft tussen 2015 en 31 december 2019 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. Het tarief bedraagt minimum 75 pct. voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.”;

3° tussen het tweede en derde lid, dat het vierde lid zal vormen, wordt een nieuw derde lid ingevoegd, luidende:

“Voor de voertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2020 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 85 pct. Wagens met 0 gram CO₂-uitstoot per kilometer zijn aftrekbaar aan 100 pct.”

des travailleurs salariés, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans le 1°, alinéa 1^{er}, les mots “un véhicule” sont remplacés par les mots “un véhicule ayant un taux d’émission de CO₂ égal à zéro”;

b) le 3° est remplacé par ce qui suit: “3° Le montant de la cotisation de solidarité est fixé à 20,83 euros.”;

c) les 4°, 5°, 6°, 7°, 8° et 11° sont abrogés;

d) dans le 9°, les mots “sous 3° et sous 8°” sont remplacés par les mots “au 3°”.

CHAPITRE 3

Dispositions fiscales

Section 1^e

*Modification du Code
des impôts sur les revenus 1992*

Art. 4

Dans l’article 66 du Code des impôts sur les revenus 1992 tel qu’applicable à dater du 1^{er} janvier 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, le 1° est abrogé;

2° dans le § 1^{er}, l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Pour les véhicules acquis entre 2015 et le 31 décembre 2019, le taux fixé conformément à l’alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être inférieur à 50 % ni être supérieur à 100 %. Le taux est de 75 % minimum pour l’utilisation des véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018.”;

3° entre l’alinéa 2 et l’alinéa 3, qui devient l’alinéa 4, il est inséré un nouvel alinéa 3 rédigé comme suit:

“Pour les véhicules acquis à partir du 1^{er} janvier 2020, le taux fixé conformément à l’alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être supérieur à 85 %. Les véhicules émettant 0 gramme de CO₂ par kilomètre sont déductibles à concurrence de 100 %.”

HOOFDSTUK 4

Inwerkingtreding

Art. 5

Met uitzondering van de artikelen 2 en 3 treedt deze wet in werking op 1 januari 2020 en is zij van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

Artikel 2 treedt in werking op 1 januari 2023.

Artikel 3 treedt in werking op 1 januari 2028.

24 oktober 2018

Egbert LACHAERT (Open Vld)

CHAPITRE 4

Entrée en vigueur

Art. 5

À l'exception des articles 2 et 3, la présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2021 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

L'article 2 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

L'article 3 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

24 octobre 2018