

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

22 octobre 2019

**PROPOSITION DE LOI**

**concernant le verdissement  
des voitures de société**

(déposée par M. Jef Van den Bergh)

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 oktober 2019

**WETSVOORSTEL**

**tot vergroening  
van de bedrijfswagens**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh)

**RÉSUMÉ**

*Cette proposition de loi vise un verdissement progressif et une utilisation plus rationnelle des voitures de société.*

*Dans un premier temps, l'accent sera mis sur le verdissement des nouveaux véhicules pour les transports publics et les taxis, puis sur celui des nouvelles voitures de société et, dans une dernière phase, sur le verdissement de l'ensemble du nouveau parc automobile. À partir de 2023, toutes les nouvelles voitures de société devront rouler sans émission.*

*En vue de rationaliser l'utilisation des voitures de société, la déduction fiscale des cartes carburant sera progressivement réduite jusqu'en 2023, année où seuls les voitures d'entreprise zéro émission seront encore autorisées. Cette proposition de loi entend également instaurer un avantage de toute nature pour les cartes carburant. Cet avantage de toute nature sera majoré annuellement jusqu'en 2023.*

**SAMENVATTING**

*Dit wetsvoorstel beijvert stapsgewijs de vergroening en een meer rationeel gebruik van bedrijfswagens.*

*In een eerste fase wordt ingezet op de vergroening van nieuwe voertuigen voor openbaar vervoer en taxi's, dan op de vergroening van nieuwe bedrijfswagens, en in een laatste fase op een vergroening van het volledige nieuwe wagenpark. Vanaf 2023 willen moeten alle nieuwe bedrijfswagens emissievrij rijden.*

*Met het oog op een meer rationeel gebruik van de bedrijfswagens wordt de fiscale aftrek van de tankkaarten jaarlijks degressief verlaagd tot 2023, het jaar waarin er enkel nog emissieloze bedrijfswagens mogelijk zijn. Daarnaast wil dit wetsvoorstel een voordeel alle aard invoeren voor tankkaarten. Dat voordeel alle aard wordt jaarlijks verhoogd tot 2023.*

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend le texte de la proposition DOC 54 3572/001.

La mobilité a d'importantes répercussions sur notre qualité de vie. Les transports sont une source importante de pollution. Les gaz d'échappement des véhicules utilisant des carburants fossiles ont un impact négatif sur la qualité de l'air et sur notre santé. Les particules fines tuent chaque année 13 000 Belges. Les véhicules polluants sont de moins en moins acceptés.

Les embouteillages sont plus présents que jamais. Nous perdons un temps précieux dans des déplacements inefficaces. Un temps que nous préférierions consacrer à notre famille et à nos amis, aux loisirs et au travail. Les déplacements doivent gagner en qualité: confort, rapidité, flexibilité, prix abordable et sécurité.

C'est la raison pour laquelle nous plaidons en faveur de voitures propres et d'une utilisation rationnelle de la voiture. Plus de la moitié de nos déplacements représentent moins de cinq kilomètres et, malgré tout, nous privilégions généralement la voiture pour les effectuer. Nous devons davantage choisir le moyen de transport approprié en fonction des déplacements.

La politique a longtemps favorisé la voiture, ce qui a entraîné un déséquilibre. Il convient dès lors de rectifier cette stratégie à plusieurs égards. À cette fin, nous songeons par exemple à promouvoir les alternatives à la voiture, à augmenter le budget mobilité, à instaurer une tarification routière intelligente, etc. La présente proposition de loi s'inscrit dans un mouvement de correction plus large et se focalise sur le verdissement et l'utilisation rationnelle des voitures de société.

Le régime social et fiscal applicable aux voitures de société représente une gratification alternative intéressante pour l'entreprise et le travailleur par rapport à la rémunération brute. Ce régime constitue cependant aussi un incitant substantiel à la possession et à l'utilisation de la voiture en tant que moyen de transport, avec des conséquences sur le plan économique, environnemental et social. Le Bureau du plan a considéré en 2016 que l'avantage fiscal de la voiture de société incitait les ménages à privilégier des véhicules plus chers (augmentation de la valeur de 62 %). En outre, les voitures de société sont utilisées plus intensivement pour les déplacements pendulaires et à des fins privées.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt de tekst over van voorstel DOC 54 3572/001.

Mobiliteit heeft een belangrijke weerslag op onze levenskwaliteit. Verkeer is een belangrijke vervuiler. De uitlaatgassen van vervoer op fossiele brandstoffen hebben een negatieve impact op onze luchtkwaliteit en op onze gezondheid. Fijn stof kost jaarlijks het leven aan 13 000 Belgen. Vervuilende wagens worden hoe langer hoe minder geaccepteerd.

Meer dan ooit staan we met z'n allen in de file. We verliezen kostbare tijd met inefficiënte verplaatsingen. Tijd die we liever spenderen aan gezin, familie en vrienden, ontspanning en werk. Verplaatsingen moeten meer kwaliteitsvol – comfortabel, snel, flexibel, betaalbaar en veilig – gebeuren.

Daarom pleiten we voor propere wagens en voor een rationeel autogebruik. Meer dan de helft van onze verplaatsingen bedragen minder dan vijf kilometer en toch nemen we er meestal de wagen voor. Dit "auto-matisme" moet doorbroken worden. We moeten meer het juiste vervoersmiddel voor de juiste verplaatsing kiezen.

Het beleid heeft lange tijd de auto bevoordeeld. Een onevenwicht is het gevolg. Daarom is het nodig om het beleid bij te sturen op verschillende vlakken. Daarbij denken we bijvoorbeeld aan het promoten van alternatieven voor de wagen, een opschaling van het mobiliteitsbudget, slim rekeningrijden, enzovoort. Dit wetsvoorstel is een onderdeel van die grotere bijsturing, en focust op de vergroening en het rationeel gebruik van de bedrijfswagens.

Het sociaal en fiscaal regime dat van toepassing is op 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 gevolgen op economisch, milieu- en sociaal vlak. Het Planbureau oordeelde in 2016 dat het fiscaal voordeel van bedrijfswagen huishoudens ertoe aanzet duurdere wagens aan te houden (stijging van de waarde van +62 %). Bovendien worden bedrijfswagens intensiever gebruikt voor woon-werkverplaatsingen en voor private doeleinden. Volgens het Planbureau zouden jaarlijks zo'n

Selon le Bureau du plan, quelque 6 000 kilomètres supplémentaires seraient ainsi parcourus par voiture chaque année. Une correction du système s'impose donc clairement.

Nous misons en premier lieu sur un verdissement de notre parc de voitures de société, en recourant à l'«échelle du verdissement», qui va au-delà du simple verdissement des voitures de société. Dans un premier temps, l'accent est mis sur le verdissement des nouveaux véhicules pour les transports publics et les taxis, puis sur celui des nouvelles voitures de société et, dans une dernière phase, sur le verdissement de l'ensemble du nouveau parc automobile. À partir de 2023, toutes les nouvelles voitures de société devront rouler sans émission.

Nous souhaitons dès lors qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, les nouvelles voitures de société dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont supérieures à zéro soient traitées comme un salaire et soient soumises aux cotisations sociales et patronales ordinaires. Les voitures de société «zéro émission» bénéficieront d'un régime social avantageux et elles seront exonérées de cotisations de sécurité sociale. Les employeurs qui proposent à leur personnel une voiture de société qui n'émet pas de CO<sub>2</sub> paieront uniquement une cotisation de solidarité, dont le montant dépendra du nombre de kilomètres parcourus par ce véhicule pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pour les déplacements professionnels. Les règles actuelles sont maintenues en ce qui concerne les contrats de location ou de *leasing* et les inscriptions en cours.

Nous souhaitons par ailleurs qu'il soit fait un usage plus rationnel des voitures de société. C'est pour cela que nous ciblons également les cartes de carburant. La présente proposition de loi prévoit de réduire chaque année la déductibilité fiscale des cartes de carburant, et ce, jusqu'en 2023, année à partir de laquelle seules les voitures de société sans émissions seront encore autorisées. La présente proposition de loi entend par ailleurs instaurer un avantage de toute nature pour les cartes de carburant. Cet avantage sera augmenté chaque année jusqu'en 2023.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1<sup>er</sup>

Cet article n'appelle aucun commentaire.

6 000 kilometer extra per wagen aangelegd worden. Het is duidelijk dat een bijsturing van het systeem nodig is.

We zetten in de eerste plaats in op een vergroening van ons bedrijfswagenpark. We hanteren hiervoor de «ladder van vergroening», die breder is dan enkel de vergroening van bedrijfswagens. In een eerste fase wordt ingezet op de vergroening van nieuwe voertuigen voor openbaar vervoer en taxi's, dan op de vergroening van nieuwe bedrijfswagens, en in een laatste fase op een vergroening van het volledige nieuwe wagenpark. Vanaf 2023 willen we dat alle nieuwe bedrijfswagens emissievrij rijden.

Daarom wensen wij dat vanaf 1 januari 2023 nieuwe bedrijfswagens met een CO<sub>2</sub>-uitstoot hoger dan nul behandeld worden als loon en de gewone werknemers- en werkgeversbijdragen binnen de sociale zekerheid van toepassing zijn. Bedrijfswagens met zero-emissie genieten een gunstige sociale regeling en worden vrijgesteld van sociale zekerheidsbijdragen. Werkgevers die hun werknemers een bedrijfswagen met een CO<sub>2</sub>-gehalte van nul aanbieden, betalen enkel een solidariteitsbijdrage. Deze solidariteitsbijdrage is afhankelijk van het aantal kilometer dat met dit voertuig wordt aangelegd voor woon-werkverkeer en professionele verplaatsingen. Voor lopende huur- en leasingcontracten en inschrijvingen blijven de huidige regels gelden.

Daarnaast willen we ook gaan naar een meer rationeel gebruik van de bedrijfswagens. Daarom richten we ons ook op de tankkaarten. Met dit wetsvoorstel willen we de fiscale aftrek van de tankkaarten jaarlijks degressief verlagen tot 2023, het jaar waarin er enkel nog emissieloze bedrijfswagens mogelijk zijn. Daarnaast wil dit wetsvoorstel een voordeel alle aard invoeren voor tankkaarten. Dat voordeel alle aard wordt jaarlijks verhoogd tot 2023.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 1

Behoeft geen commentaar.

## CHAPITRE II

**Dispositions sociales**

## Article 2

Cet article inscrit dans l'article 38, § 3<sup>quater</sup>, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs que le véhicule doit être octroyé au travailleur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023, de façon à ce que la réglementation actuelle reste en vigueur jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

## Article 3

La loi ONSS (loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs) prévoit que les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur base de la rémunération des travailleurs. 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 exclut de la notion de rémunération les véhicules mis par l'employeur à la disposition de ses travailleurs, de manière directe ou indirecte, qui sont également destiné à un usage autre que strictement professionnel et ce, indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement ou l'utilisation de ce véhicule. Aucune cotisation sociale ou patronale n'est donc due sur ces véhicules, mais bien une cotisation de solidarité. Cette dernière dépend des émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule.

Cet article prévoit qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, les nouvelles voitures de société dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont supérieures à zéro seront traitées comme un salaire et qu'elles seront soumises aux cotisations sociales et patronales ordinaires. Les voitures de société "zéro émission" bénéficieront d'un régime social avantageux et elles seront exonérées de cotisations de sécurité sociale. Les employeurs qui proposent à leur personnel une voiture de société qui n'émet pas de CO<sub>2</sub> paieront uniquement une cotisation de solidarité, dont le montant dépendra du nombre de kilomètres parcourus par ce véhicule pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pour les déplacements professionnels. La formule de calcul de cette cotisation de solidarité est fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

## HOOFDSTUK II

**Sociale bepalingen**

## Artikel 2

Dit artikel schrijft in artikel 38, § 3<sup>quater</sup>, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers de voorwaarde in dat het voertuig door de werkgever aan de werknemer moet worden toegekend voor 1 januari 2023. Deze aanpassing zorgt ervoor dat de huidige regelgeving van kracht blijft tot 1 januari 2023.

## Artikel 3

De RSZ-wet (wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders) bepaalt dat de bijdragen voor sociale zekerheid worden berekend op het loon van de werknemer. 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 sluit voertuigen die de werkgever rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van zijn werknemer en die ook voor andere dan beroepsdoeleinden zijn bestemd, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig uit van het loonbegrip. Op deze wagens zijn bijgevolg geen werknemers- en werkgeversbijdragen verschuldigd, maar wel een solidariteitsbijdrage. Deze is afhankelijk van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen.

Dit artikel bepaalt dat vanaf 1 januari 2013 bedrijfswagens met een CO<sub>2</sub>-uitstoot hoger dan nul behandeld worden als loon en dus de gewone werknemers- en werkgeversbijdragen binnen de sociale zekerheid van toepassing zijn. Bedrijfswagens met zero-emissie genieten een gunstige sociale regeling en worden vrijgesteld van sociale zekerheidsbijdragen. Werkgevers die hun werknemers een bedrijfswagen met een CO<sub>2</sub>-gehalte van nul aanbieden, betalen enkel een solidariteitsbijdrage. Deze solidariteitsbijdrage is afhankelijk van het aantal kilometer dat met dit voertuig wordt afgelegd voor woon-werkverkeer en professionele verplaatsingen. De formule voor de berekening van deze solidariteitsbijdrage wordt vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit.

## CHAPITRE III

**Dispositions fiscales**

Articles 4 à 7

## Dispositions fiscales concernant les ATN

Actuellement, lorsqu'une voiture de société est octroyée à un travailleur, un avantage de toute nature (ATN) est imputé dans le chef de ce travailleur lorsque la voiture de société mise gratuitement à disposition est utilisée à des fins privées par le travailleur.

Nous souhaitons prévoir un avantage de toute nature distinct pour l'utilisation de la carte de carburant associée à l'utilisation de la voiture de société gratuitement mise à disposition. En effet, actuellement, les frais de carburant ne sont pas suffisamment pris en compte dès lors que la carte de carburant est mise à la disposition du travailleur salarié en même temps que la voiture de société, et fait donc partie du même ATN. Nous estimons cependant que la carte de carburant et la voiture de société devraient être considérées comme deux avantages distincts pour qu'une politique plus rationnelle et plus écologique puisse être menée à l'égard des voitures de société.

C'est pourquoi nous modifions les règles ATN existantes sur les voitures de société gratuitement mises à disposition afin d'adapter ces règles à l'objectif de ne plus avantager que les véhicules ne générant pas d'émissions à partir de 2023.

Il se déduit des règles en vigueur que l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur, visé à l'article 65, est aujourd'hui calculé en appliquant un pourcentage CO<sub>2</sub> à six septièmes de la valeur catalogue du véhicule mis gratuitement à disposition.

Par valeur catalogue, il faut entendre le prix catalogue du véhicule à l'état neuf lors d'une vente à un particulier, options et taxe sur la valeur ajoutée réellement payée comprises, sans tenir compte des réductions, diminutions, rabais ou ristournes.

La valeur catalogue est ensuite multipliée par un pourcentage fixé dans le tableau reproduit ci-dessous afin de tenir compte de la période écoulée à partir de la date de la première immatriculation du véhicule.

## HOOFDSTUK III

**Fiscale bepalingen**

Artikelen 4 tot 7

## Fiscale bepalingen inzake VAA

Vandaag de dag wordt er bij de toekenning van een bedrijfswagen aan een werknemer een voordeel alle aard (VAA) aangerekend in hoofde van die werknemer, wanneer de kosteloos ter beschikking gestelde bedrijfswagen gebruikt wordt voor het persoonlijk gebruik van de werknemer.

Het is onze bedoeling om nu een apart VAA in te voeren voor het gebruik van de tankkaart dat wordt verbonden aan het gebruik van de kosteloos ter beschikking gestelde bedrijfswagen. Het is immers zo dat vandaag de dag de brandstofkosten niet voldoende worden aangerekend, aangezien de tankkaart in hoofde van de werknemer gezamenlijk met de bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld en dus onder het bestaande VAA van de bedrijfswagen valt. Wij zijn van mening dat de tankkaart en de bedrijfswagen als 2 aparte VAA's moeten worden bekeken, zodat een rationeler en groener bedrijfswagenbeleid voorzien kan worden.

Wij nemen daarom de bestaande regels inzake het VAA m.b.t. de kosteloos ter beschikking gestelde bedrijfswagen over en passen ze aan aan de doelstelling om vanaf 2023 enkel emissieloze voertuigen te bevoordelen.

Als we kijken naar de bestaande regels dan zien we dat het VAA voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als bedoeld in artikel 65 vandaag wordt berekend door een CO<sub>2</sub>-percentage toe te passen op 6/7 van de cataloguswaarde van het kosteloos ter beschikking gestelde voertuig.

Onder cataloguswaarde wordt daarbij verstaan de catalogusprijs van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, inclusief opties en werkelijk betaalde belasting over de toegevoegde waarde, zonder rekening te houden met enige korting, vermindering, rabat of restorno.

De cataloguswaarde wordt daarna vermenigvuldigd met een percentage dat is bepaald in de onderstaande tabel, teneinde rekening te houden met de periode die is verstreken vanaf de datum van eerste inschrijving van het voertuig.

Période écoulée depuis la première immatriculation du véhicule (un mois commencé compte pour un mois entier) <i>Periode verstreken sinds de eerste inschrijving van het voertuig (een begonnen maand telt voor een volledige maand)</i>	Pourcentage de la valeur catalogue à prendre en considération lors du calcul de l'avantage <i>Bij de berekening van het voordeel in aanmerking te nemen percentage van de cataloguswaarde</i>
De 0 à 12 mois / Van 0 tot 12 maanden	100 %
De 13 à 24 mois / Van 13 tot 24 maanden	94 %
De 25 à 36 mois / Van 25 tot 36 maanden	88 %
De 37 à 48 mois / Van 37 tot 48 maanden	82 %
De 49 à 60 mois / Van 49 tot 60 maanden	76 %
À partir de 61 mois / Vanaf 61 maanden	70 %

Le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 % pour l'émission de référence CO<sub>2</sub> de 115 g/km pour les véhicules à moteur alimentés à l'essence, au LPG ou au gaz naturel, et de 95 g/km pour les véhicules à moteur alimentés au diesel.

Lorsque l'émission du véhicule concerné dépasse l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est augmenté de 0,1 % par gramme de CO<sub>2</sub>, avec un maximum de 18 %. Lorsque l'émission du véhicule concerné est inférieure à l'émission de référence précitée, le pourcentage de base est réduit de 0,1 % par gramme de CO<sub>2</sub>, avec un minimum de 4 %.

Afin d'atteindre l'objectif de mener une politique plus rationnelle et plus écologique à l'égard des voitures de société, nous souhaitons modifier annuellement l'émission de référence CO<sub>2</sub>, dans le cadre de l'ATN distinct relatif aux coûts de carburant ou aux cartes de carburant, jusqu'à ce que cette émission de référence atteigne 0 dès 2023. Actuellement, cette émission de référence s'élève à 105 g/km pour les moteurs alimentés à l'essence, au LPG ou au gaz naturel, et à 86 g/km pour les véhicules à moteur alimentés au diesel. La baisse dégressive de l'émission de référence se présentera ensuite comme suit:

	2020	2021	2022	2023
Essence, LPG ou gaz naturel <i>Benzine, LPG of aardgas</i>	80g/km	55g/km	30g/km	0g/km
Diesel	60g/km	40g/km	20g/km	0g/km

Par conséquent, à partir de 2023, l'ATN le plus avantageux sera accordé aux voitures de société dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> sera égal à 0. Ces modifications signifient en outre que le Roi ne sera plus habilité à fixer annuellement l'émission de référence précitée dès lors qu'elle sera dorénavant fixée par la loi, et qu'elle sera même égale à 0 à partir de 2023.

Het CO<sub>2</sub>-basispercentage bedraagt hierbij 5,5 pct. voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 115 g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 95 g/km voor voertuigen met dieselmotor.

Wanneer de uitstoot van het betrokken voertuig hoger ligt dan de voormelde referentie-uitstoot wordt het basispercentage met 0,1 pct. per CO<sub>2</sub>-gram vermeerderd, tot maximum 18 pct. Wanneer de uitstoot van het betrokken voertuig lager ligt dan de voormelde referentie-uitstoot wordt het basispercentage met 0,1 pct. per CO<sub>2</sub>-gram verminderd, tot minimum 4 pct.

Wij hebben de bedoeling, teneinde de doelstelling van een rationeler en groener bedrijfswagenbeleid te bekomen, om in het aparte VAA inzake de brandstofkosten/tankkaarten de referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot elk jaar aan te passen totdat de voormelde referentie-uitstoot 0 bedraagt vanaf 2023. Vandaag bedraagt de referentie-uitstoot 105g/km voor een benzine-, LPG- of aardgasmotor en 86g/km voor een dieselmotor. De degressieve daling van de referentie-uitstoot gebeurt dan als volgt:

Op deze manier zullen bedrijfswagens met een 0-uitstoot van CO<sub>2</sub> vanaf 2023 het meest voordelige VAA kennen. Deze wijzigingen betekenen dan ook dat de Koning niet meer gemachtigd zal zijn om jaarlijks de voormelde referentie-uitstoot te bepalen, omdat ze nu wettelijk vastgelegd wordt en vanaf 2023 zelfs op 0 komt te staan.

## Articles 8 à 11

Dispositions fiscales relatives  
à la déductibilité des frais de voiture

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 CO<sub>2</sub>, 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub>.

Le taux sera déterminé selon la formule suivante:  $120 \% - (0,5 \% * \text{coefficient} * \text{gramme de CO}_2 \text{ par kilomètre})$ , 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> par kilomètre ou plus. Le taux de déductibilité pour ces derniers véhicules est fixé à 40 %. Contrairement au régime jusqu'il y a peu en vigueur à l'impôt des sociétés, la déductibilité des frais liés à un véhicule émettant

## Artikelen 8 tot 11

Fiscale bepalingen inzake  
aftrekbaarheid autokosten

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-uitstoot herzien.

Het tarief zal worden vastgesteld volgens volgende formule:  $120 \text{ pct.} - (0,5 \text{ pct.} * \text{coëfficiënt} * \text{aantal gram CO}_2 \text{ per kilometer})$ , 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 dieselveertuig met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 98 gram per kilometer, afgetrokken worden voor 71 pct. (ofwel  $120 \text{ pct.} - [0,5 \text{ pct.} * 1 * 98]$ ).

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 CO<sub>2</sub> 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



0 gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre (un véhicule électrique) 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 CO<sub>2</sub>;
- pour les immatriculations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le plancher de minimum 50 % de déductibilité est supprimé et un nouveau plafond de 75 % est fixé pour les véhicules émettant du CO<sub>2</sub>;
- pour les immatriculations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, le nouveau plafond est fixé à 50 %;
- pour les immatriculations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, le nouveau plafond est fixé à 25 %;
- pour les immatriculations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, le nouveau plafond est fixé à 0 %.

Ces modifications auront pour effet de supprimer à terme la déductibilité des voitures émettant du CO<sub>2</sub> et de permettre que les nouvelles immatriculations à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 seront encore déductibles à 100 % dans le seul cas où leurs émissions de CO<sub>2</sub> sont de 0 %.

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.

#### Articles 12 à 15

##### Dispositions fiscales relatives à la déductibilité des frais de carburant

Ces dispositions mettent en œuvre un régime spécifique de déductibilité des frais de carburant afférents aux

met 0 gram CO<sub>2</sub> uitstoot per kilometer (een elektrisch 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 wij voor om een aantal aanpassingen te doen inzake de aftrekbaarheidspercentages:

- aan het aftrekpercentage van 100 pct. voor voertuigen zonder CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt niet geraakt;
- voor inschrijvingen vanaf 1 januari 2020 komt de ondergrens van minimaal 50 % aftrekbaarheid te vervallen en voor wagens met CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt een nieuwe maximumgrens bepaald: 75 pct.;
- voor inschrijvingen vanaf 1 januari 2021 wordt de nieuwe maximumgrens op 50 pct. gezet;
- voor inschrijvingen vanaf 1 januari 2022 wordt de nieuwe maximumgrens op 25 pct. gezet;
- voor inschrijvingen vanaf 1 januari 2023 wordt de nieuwe maximumgrens op 0 pct. gezet.

In gevolge van deze wijzigen zal de aftrekbaarheid van wagens met CO<sub>2</sub>-uitstoot uiteindelijk uitdoven en wordt het mogelijk dat nieuwe inschrijvingen vanaf 1 januari 2023 enkel nog maar aan 100 % aftrekbaar zijn, indien ze een 0 pct. CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben.

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.

#### Artikelen 12 tot 15

##### Fiscale bepalingen inzake aftrekbaarheid brandstofkosten

Deze bepalingen voeren een specifieke regeling uit voor de aftrekbaarheid van de brandstofkosten die

véhicules de société mis à disposition. Ce régime est calqué sur celui qui s'applique aux frais professionnels afférents aux véhicules de société mis à disposition, tel qu'énoncé à l'article 66 du CIR 92.

La même dégressivité est prévue à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020. À cet égard, il y a toutefois lieu de spécifier que cette dégressivité s'applique dans tous les cas où les frais de carburant sont pris en charge par l'employeur et ce, sans distinction quant à l'immatriculation des véhicules de société mis à disposition. Ainsi, lorsqu'un véhicule de société émettant du CO<sub>2</sub> est mis à la disposition d'un travailleur salarié à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, les frais de carburant afférents à l'utilisation dudit véhicule ne seront déductibles qu'à concurrence de 75 % dans le chef de l'employeur si ce dernier prend ces frais en charge. À partir de 2021, ils ne seront plus déductibles qu'à hauteur de 50 %; à partir de 2022, à hauteur de 25 % et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, ils ne seront plus déductibles du tout. Dans cet exemple, il est donc faux de dire que les frais de carburant resteront déductibles à hauteur de 75 % parce que le véhicule de société a été immatriculé à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

gelieerd zijn aan de ter beschikking gestelde bedrijfs-wagen. De regeling is een kopie van de regeling die bestaat voor de beroepskosten verbonden aan de ter beschikking gestelde bedrijfswagen zoals voorzien in artikel 66 WIB 92.

Dezelfde degressiviteit wordt voorzien beginnende vanaf 1 januari 2020. Hierbij moet wel gespecificeerd worden dat de degressiviteit geldt voor iedereen waar de brandstofkosten door de werkgever ten laste worden genomen en dit zonder onderscheid naar de inschrijving van de ter beschikking gestelde bedrijfs-wagen. Dit betekent dat wanneer een bedrijfswagen met een CO<sub>2</sub>-uitstoot ter beschikking wordt gesteld van een werknemer vanaf 1 januari 2020, de brandstofkosten, die verbonden zijn aan het gebruik van die bedrijfswagen, slechts maar voor zo'n 75 % aftrekbaar zullen zijn in hoofde van de werkgever indien ze door hem ten laste worden genomen. Vanaf 2021 zijn ze dan slechts voor 50 % aftrekbaar, vanaf 2022 25 % en vanaf 1 januari 2023 aan 0 %. Het is dus niet zo dat in dit voorbeeld de brandstofkosten aan 75 % aftrekbaar blijven, omdat de bedrijfswagen werd ingeschreven vanaf 1 januari 2020.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

**PROPOSITION DE LOI****CHAPITRE 1<sup>ER</sup>****Disposition introductive****Article 1<sup>er</sup>**

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

**CHAPITRE 2****Dispositions sociales****Section 1<sup>re</sup>**

*Modifications de la loi du 29 juin 1981  
établissant les principes généraux  
de la sécurité sociale des travailleurs salariés*

**Art. 2**

Dans l'article 38, § 3<sup>quater</sup>, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, le 1<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit:

“1<sup>o</sup> Une cotisation de solidarité est due par l'employeur qui, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2023, met à la disposition de son travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule également destiné à un usage autre que strictement professionnel et ce, indépendamment de toute contribution financière du travailleur dans le financement ou l'utilisation de ce véhicule.

Est présumé être mis à disposition du travailleur à un usage autre que strictement professionnel, tout véhicule immatriculé au nom de l'employeur ou faisant l'objet d'un contrat de location ou de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation de véhicule, sauf si l'employeur démontre soit que l'usage autre que strictement professionnel est exclusivement le fait d'une personne qui ne ressort pas au champ d'application de la sécurité sociale des travailleurs salariés, soit que l'usage du véhicule est strictement professionnel.

Par “véhicule”, il faut entendre les véhicules ordinaires appartenant aux catégories M1 et N1 telles que définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

**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 juni 2019*

**Art. 2**

In artikel 38, § 3<sup>quater</sup> van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers wordt de bepaling onder 1<sup>o</sup> vervangen als volgt:

“1<sup>o</sup> Een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever die een voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks vóór 1 januari 2023 ter beschikking stelt van zijn werknemer, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig.

Wordt verondersteld ter beschikking van de werknemer te zijn gesteld voor andere dan louter beroepsdoeleinden, ieder voertuig dat op naam van de werkgever is ingeschreven of dat het voorwerp uitmaakt van een huur- of leasingcontract of van gelijk welk ander contract voor het gebruik van het voertuig, behalve indien de werkgever aantoont ofwel dat het gebruik voor ander dan louter beroepsdoeleinden uitsluitend gebeurt door een persoon die niet valt onder het toepassingsgebied van de sociale zekerheid voor werknemers, ofwel dat het voertuig voor louter beroepsdoeleinden wordt gebruikt.

Onder “voertuig” dient te worden verstaan de [gewone] voertuigen die behoren tot de categorieën M1 en N1 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

N'entrent pas dans la catégorie des véhicules ordinaires, les véhicules dits utilitaires correspondant à la qualification de camionnettes au sens de l'article 65 du CIR 1992.

Par "un usage autre que strictement professionnel", il faut entendre notamment le trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail qui est parcouru individuellement, l'usage privé et le transport collectif des travailleurs, à l'exclusion du trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail lorsqu'il est réalisé avec un véhicule dit utilitaire. Par lieu fixe de travail, on entend l'endroit où le travailleur fournit effectivement des prestations d'une certaine ampleur et où le travailleur se rend au moins 40 jours par an, que ces jours soient consécutifs ou non. L'usage privé d'un véhicule dit utilitaire n'est pas présumé, mais peut toutefois être constaté par les services d'inspection compétents.

Par "travailleur", il faut entendre toute personne visée par la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs occupée par un employeur, ainsi que les personnes exclues de la loi précitée mais occupées soit dans les liens d'un contrat de travail, soit selon des modalités similaires à celles d'un contrat de travail."

## Section 2

*Modifications de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023*

### Art. 3

Dans l'article 38, § 3<sup>quater</sup> de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, les modifications suivantes sont apportées:

1) dans le 1<sup>o</sup>, le mot "véhicule" est remplacé par les mots "véhicule dont le taux d'émission de CO<sub>2</sub> est égal à zéro";

2) le 3<sup>o</sup> est remplacé par ce qui suit:

"3<sup>o</sup> Le montant de la cotisation de solidarité est fonction du nombre de kilomètres parcourus avec ce véhicule pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pour les déplacements professionnels. Cette cotisation mensuelle, qui ne peut être inférieure

De zogenaamde utilitaire voertuigen die beantwoorden aan de definitie van lichte vrachtauto's in de zin van artikel 65, WIB 1992, vallen niet binnen de categorie gewone voertuigen.

Onder "andere dan loutere beroepsdoeleinden" dient onder andere te worden verstaan het traject tussen de woonplaats en de vaste werkplaats dat individueel afgelegd wordt, het privé gebruik en het collectief vervoer van werknemers, met uitzondering van het traject tussen de woonplaats en de vaste werkplaats indien het wordt afgelegd met een zogenaamd utilitair voertuig. Onder vaste werkplaats wordt verstaan de plaats waar de werknemer effectief prestaties van een bepaalde omvang levert en waarnaar de werknemer zich ten minste 40 dagen per jaar begeeft, ongeacht of het opeenvolgende dagen zijn of niet. Het privégebruik van een zogenaamd utilitair voertuig wordt niet vermoed, maar kan wel worden vastgesteld door de bevoegde inspectiediensten.

Onder "werknemer" dient te worden verstaan elke persoon bedoeld bij de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders die tewerkgesteld wordt door een werkgever, evenals alle uit de voornoemde wet uitgesloten personen die tewerkgesteld worden in het kader van een arbeidsovereenkomst of onder gelijkaardige voorwaarden als die van een arbeidsovereenkomst."

## Afdeling 2

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

### Art. 3

In artikel 38, § 3<sup>quater</sup> van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1) in de bepaling onder 1<sup>o</sup> wordt het woord "voertuig" vervangen door de woorden "voertuig met een CO<sub>2</sub>-uitstootgehalte gelijk aan nul";

2) de bepaling onder 3<sup>o</sup> wordt vervangen als volgt:

"3<sup>o</sup> Het bedrag van de solidariteitsbijdrage is afhankelijk van het aantal kilometer dat met dit voertuig afgelegd wordt voor woon-werkverkeer en professionele verplaatsingen. Deze maandelijkse bijdrage, die niet minder dan 20,83 euro mag bedragen, wordt forfaitair

à 20,83 euros, est déterminée forfaitairement à l'aide d'une formule fixée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.”;

3) les dispositions 4°, 5°, 6° et 7° sont abrogées;

4) dans le 9°, les mots “et sous 8°” sont abrogés.

### CHAPITRE 3

#### Dispositions fiscales

##### Art. 4

L'article 36 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit:

“§ 3. L'avantage de toute nature pour les frais de carburant entièrement ou partiellement pris en charge par l'employeur afférents à l'utilisation à des fins personnelles ou non d'un véhicule mis gratuitement à disposition visé à l'article 65 est calculé en appliquant un pourcentage de CO<sub>2</sub> aux 6/7<sup>e</sup> de la valeur catalogue du véhicule mis gratuitement à disposition.

Le § 2, alinéas 2 à 4, reste intégralement d'application.

Par dérogation au § 2, alinéa 5, le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 % pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 80g/km pour les véhicules à moteur, alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 60g/km pour les véhicules à moteur alimenté au diesel.

Le § 2, alinéas 6 à 13, reste intégralement d'application.

##### Art. 5

Dans l'article 36, § 3, du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Par dérogation au § 2, alinéa 5, le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 % pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 55 g/km pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 40 g/km pour les véhicules à moteur alimenté au diesel.”.

vastgesteld door een formule die wordt vastgelegd bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit.”;

3) de bepalingen onder 4°, 5°, 6° en 7° worden opgeheven;

4) in de bepaling onder 9° worden de woorden “en het 8°” geschrapt.

### HOOFDSTUK 3

#### Fiscale bepalingen

##### Art. 4

Artikel 36 van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Het voordeel van alle aard voor de geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste genomen brandstofkosten die al dan niet verband houden met het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als bedoeld in artikel 65 wordt berekend door een CO<sub>2</sub>-percentage toe te passen op zes zevenden van de cataloguswaarde van het kosteloos ter beschikking gestelde voertuig.

De bepalingen onder § 2, tweede tot vierde lid zijn onverkort van toepassing.

In afwijking van § 2, vijfde lid bedraagt het CO<sub>2</sub>-basispercentage 5,5 pct. voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 80g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 60g/km voor voertuigen met een dieselmotor.

De bepalingen onder § 2, zesde tot dertiende lid, zijn onverkort van toepassing.

##### Art. 5

In artikel 36, § 3, van hetzelfde Wetboek wordt het derde lid vervangen als volgt:

“In afwijking van § 2, vijfde lid bedraagt het CO<sub>2</sub>-basispercentage 5,5 pct. voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 55g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 40g/km voor voertuigen met een dieselmotor.”.

## Art. 6

Dans l'article 36, § 3, du même Code, l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Par dérogation au § 2, alinéa 5, le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 % pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 30 g/km pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 20 g/km pour les véhicules à moteur alimenté au diesel.”

## Art. 7

Dans l'article 36, § 3, du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1) l'alinéa 3 est remplacé par ce qui suit:

“Par dérogation au § 2, alinéa 5, le pourcentage de base CO<sub>2</sub> s'élève à 5,5 % pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 0 g/km pour les véhicules à moteur alimenté à l'essence, au LPG ou au gaz naturel et pour une émission de référence-CO<sub>2</sub> de 0 g/km pour les véhicules à moteur alimenté au diesel.”;

2) le dernier alinéa est remplacé par ce qui suit:

“Les dispositions visées au § 2, alinéa 7 et alinéas 9 à 13, s'appliquent intégralement.”.

## Art. 8

Dans l'article 66 du même Code, tel qu'il s'appliquera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1) dans le § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le 1<sup>o</sup> est abrogé;

2) dans le § 1<sup>er</sup>, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Pour les véhicules acquis entre 2015 et le 31 décembre 2019, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, ne peut être inférieur à 50 % ni supérieur à 100 % et s'élève à un minimum de 75 % pour les frais de carburant faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1<sup>er</sup> 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:

## Art. 6

In artikel 36, § 3, van hetzelfde Wetboek wordt het derde lid vervangen als volgt:

“In afwijking van § 2, vijfde lid bedraagt het CO<sub>2</sub>-basispercentage 5,5 pct. voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 30g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 20g/km voor voertuigen met een dieselmotor.”.

## Art. 7

In artikel 36, § 3, van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1) het derde lid wordt vervangen als volgt:

“In afwijking van § 2, vijfde lid bedraagt het CO<sub>2</sub>-basispercentage 5,5 pct. voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0g/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor, en voor een referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot van 0g/km voor voertuigen met een dieselmotor.”;

2) het laatste lid wordt vervangen als volgt:

“De bepalingen onder § 2, zevende lid en negende tot dertiende lid zijn onverkort van toepassing.”.

## Art. 8

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

1) in § 1, eerste lid, wordt de bepaling onder 1<sup>o</sup> 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<sup>o</sup>, 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:

“Pour les véhicules acquis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le taux déterminé conformément à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, ne peut pas être supérieur à 75 %. Les voitures qui émettent zéro gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre sont déductibles à 100 %.”.

## Art. 9

Dans l’article 66, alinéa 3, du même Code, tel qu’il s’appliquera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le chiffre “2020” est remplacé par le chiffre “2021” et le chiffre “75” est remplacé par le chiffre “50”.

## Art. 10

Dans l’article 66, alinéa 3, du même Code, tel qu’il s’appliquera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021, le chiffre “2021” est remplacé par le chiffre “2022” et le chiffre “50” est remplacé par le chiffre “25”.

## Art. 11

Dans l’article 66, alinéa 3, du même Code, tel qu’il s’appliquera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, le chiffre “2022” est remplacé par le chiffre “2023” et le chiffre “25” est remplacé par le chiffre “0”.

## Art. 12

Sous le titre II, chapitre II, section IV, sous-section III, rubrique A, du même Code, il est inséré un article 66<sup>ter</sup> rédigé comme suit:

“Art. 66<sup>ter</sup>. § 1<sup>er</sup>. Les frais de carburant afférents à l’utilisation des véhicules visés à l’article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes:

1) 0 % s’ils émettent 200 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, ou plus;

2) un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas: 120 % – (0,5 % \* coefficient \* grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés au diesel, et à 0,95 pour les véhicules équipés d’un autre moteur. 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.

Pour les véhicules acquis entre 2015 et le 31 décembre 2019, le taux déterminé conformément à l’alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, ne peut être inférieur à 50 % ni supérieur

“Voor de voertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2020 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2<sup>o</sup>, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct. Wagens met 0 gram CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer zijn aftrekbaar aan 100 pct.”.

## Art. 9

In artikel 66, derde lid, van hetzelfde Wetboek, zoals van toepassing vanaf 1 januari 2020, wordt het getal “2020” vervangen door het getal “2021” en wordt het getal “75” vervangen door het getal “50”.

## Art. 10

In artikel 66, derde lid, van hetzelfde Wetboek, zoals van toepassing vanaf 1 januari 2021, wordt het getal “2021” vervangen door het getal “2022” en wordt het getal “50” vervangen door het getal “25”.

## Art. 11

In artikel 66, derde lid, van hetzelfde Wetboek, zoals van toepassing vanaf 1 januari 2022, wordt het getal “2022” vervangen door het getal “2023” en wordt het getal “25” vervangen door het getal “0”.

## Art. 12

Onder titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling III, rubriek A, van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 66<sup>ter</sup> ingevoegd, luidende:

“Art. 66<sup>ter</sup>. § 1. Brandstofkosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts binnen de volgende grenzen aftrekbaar:

1) 0 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO<sub>2</sub> per kilometer of meer;

2) een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen: 120 pct. – (0,5 pct. \* coëfficiënt \* aantal gram CO<sub>2</sub> per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met een dieselmotor en op 0,95 voor voertuigen met een andere motor. 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.

Voor de voertuigen aangeschaft tussen 2015 en 31 december 2019 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2<sup>o</sup>, vastgestelde tarief kan niet lager zijn dan 50 pct.,

à 100 % et s'élève à un minimum de 75 % pour les frais de carburant faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Pour les véhicules acquis à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, ne peut être supérieur à 75 %. Les véhicules qui émettent zéro gramme de CO<sub>2</sub> par kilomètre sont déductibles à 100 %.

Si le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, 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 CO<sub>2</sub> par kilomètre, l'émission de CO<sub>2</sub> visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu exclusivement d'un moteur utilisant 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.

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

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient 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 3 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

L'alinéa 3 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

§ 2. Le § 1<sup>er</sup> ne s'applique pas:

1) aux véhicules qui sont affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur et sont exemptés à ce titre de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles;

2) aux véhicules qui sont affectés exclusivement à l'enseignement pratique dans des écoles de conduite agréées et qui sont spécialement équipés à cet effet;

3) aux véhicules qui sont donnés exclusivement en location à des tiers;

4) aux frais qui sont répercutés à des tiers, à condition que ces frais soient explicitement et séparément mentionnés dans la facture.

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.

Voor de voertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2020 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2<sup>o</sup>, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct. Voertuigen met 0 gram CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer zijn aftrekbaar aan 100 pct.

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 energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het waggengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO<sub>2</sub>-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.

De Koning kan bepalen 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 derde lid bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het waggengewicht.

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

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing:

1) op voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor een taxidienst of voor verhuur met bestuurder en op grond daarvan van de verkeersbelasting op de autovoertuigen vrijgesteld zijn;

2) op voertuigen die in erkende autorijsscholen uitsluitend worden gebruikt voor praktisch onderricht en daartoe speciaal zijn uitgerust;

3) op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;

4) voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld.



§ 3. Les frais de carburant visés au § 1<sup>er</sup>, comprennent les frais afférents aux véhicules visés au § 2, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, qui appartiennent à des tiers et qui sont exposés par l'utilisateur final desdits véhicules, ainsi que le montant des frais visés au présent article qui sont remboursés à des tiers.”

#### Art. 13

Dans l'article 66ter, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, du même Code, le chiffre "75" est remplacé par le chiffre "50".

#### Art. 14

Dans l'article 66ter, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, du même Code, le chiffre "50" est remplacé par le chiffre "25".

#### Art. 15

L'article 66ter, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, est remplacé par ce qui suit:

“§ 1<sup>er</sup>. Les frais de carburant afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes:

- 1) 0 % s'ils émettent du CO<sub>2</sub>;
- 2) 100 % s'ils n'émettent pas de CO<sub>2</sub>.”

### CHAPITRE 4

#### Entrée en vigueur

#### Art. 16

Les articles 4, 8 et 12 entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et seront applicables à partir de l'exercice d'imposition 2021 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Les articles 5, 9 et 13 entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et seront applicables à partir de l'exercice d'imposition 2022 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Les articles 6, 10 et 14 entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et seront applicables à partir de l'exercice d'imposition 2023 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

§ 3. De in paragraaf 1 vermelde brandstofkosten omvatten de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in § 2, 1<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup>, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen, zomede het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald.”

#### Art. 13

In artikel 66ter, § 1, derde lid, van hetzelfde wetboek, wordt het getal "75" vervangen door het getal "50".

#### Art. 14

In artikel 66ter, § 1, derde lid, van hetzelfde wetboek, wordt het getal "50" vervangen door het getal "25".

#### Art. 15

Artikel 66ter, § 1, van hetzelfde Wetboek wordt gewijzigd als volgt:

“§ 1. Brandstofkosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts binnen de volgende grenzen aftrekbaar:

- 1) 0 pct. indien ze een CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben;
- 2) 100 pct indien ze geen CO<sub>2</sub>-uitstoot hebben.”

### HOOFDSTUK 4

#### Inwerkingtreding

#### Art. 16

De artikelen 4, 8 en 12 treden in werking op 1 januari 2020 en zullen van toepassing vanaf het aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

De artikelen 5, 9 en 13 treden in werking op 1 januari 2021 en zullen van toepassing vanaf het aanslagjaar 2022 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2021.

De artikelen 6, 10 en 14 treden in werking op 1 januari 2022 en zullen van toepassing vanaf het aanslagjaar 2023 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2022.

Les articles 7, 11 et 15 entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et seront applicables à partir de l'exercice d'imposition 2024 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

18 octobre 2019

De artikelen 7, 11 en 15 treden in werking op 1 januari 2023 en zullen van toepassing vanaf het aanslagjaar 2024 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2023.

18 oktober 2019

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)