

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 octobre 2021

PROJET DE LOI

**organisant le verdissement fiscal et
social de la mobilité
(art. 1^{er} à 24 et art. 27 à 31)**

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

**Proposition de loi concernant le verdissement
des voitures de société**

**Proposition de loi modifiant la loi du
17 mars 2019 concernant l'instauration d'un
budget mobilité en vue de renforcer
le budget mobilité**

RAPPORT DE LA DEUXIÈME LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. Christian LEYSEN

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 oktober 2021

WETSONTWERP

**houdende fiscale en
sociale vergroening van de mobiliteit
(art. 1 tot 24 en art. 27 tot 31)**

**Wetsvoorstel betreffende de vergroening van
het bedrijfswagenpark**

**Wetsvoorstel tot vergroening
van de bedrijfswagens**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van
17 maart 2019 betreffende de invoering van
een mobiliteitsbudget met het oog op de
versterking van het mobiliteitsbudget**

VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Christian LEYSEN**

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Marie-Christine Marghem

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Joy Donné, Sander Loones, Wim Van der Donckt
Ecolo-Groen	Cécile Cornet, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
PS	Hugues Bayet, Malik Ben Achour, Ahmed Laaouej
VB	Kurt Ravyts, Wouter Vermeersch
MR	Marie-Christine Marghem, Benoît Piedboeuf
CD&V	Steven Matheï
PVDA-PTB	Marco Van Hees
Open Vld	Christian Leysen
Vooruit	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Buysrogge, Kathleen Depoorter, Michael Freilich, Tomas Roggeman
Wouter De Vriendt, Marie-Colline Leroy, Stefaan Van Hecke, Albert Vicaire
Mélissa Hanus, Christophe Lacroix, Patrick Prévot, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
Nathalie Gilson, Florence Reuter, Vincent Scourneau
Hendrik Bogaert, Leen Dierick
Steven De Vuyst, Peter Mertens
Egbert Lachaert, Jasper Pillen
Melissa Depraetere, Vicky Reynaert

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

cdH	Vanessa Matz
-----	--------------

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
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral 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 toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	4
II. Exposé introductif	4
III. Discussion générale	10
IV. Discussion des articles et votes	21
V. Annexe: note de légistique	31

INHOUD

Blz.

I. Procedure	4
II. Inleidende uiteenzetting	4
III. Algemene bespreking	10
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	21
V. Bijlage: wetgevingstechnische nota	36

*Voir:***Doc 55 2170/ (2020/2021):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture (Finances).
- 004: Articles adoptés en première lecture.
- 005: Rapport (Affaires sociales).
- 006: Amendements.

Voir aussi:

- 008: Texte adopté par les commissions.

Doc 55 0399/ (S.E. 2019):

- 001: Proposition de loi de M. Lachaert.

Doc 55 0653/ (2019/2020):

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh.

Doc 55 1453/ (2019/2020):

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh.

*Zie:***Doc 55 2170/ (2020/2021):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing (Financiën).
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.
- 005: Verslag (Sociale Zaken).
- 006: Amendementen.

Zie ook:

- 008: Tekst aangenomen door de commissies.

Doc 55 0399/ (B.Z. 2019):

- 001: Wetsvoorstel van de heer M. Lachaert.

Doc 55 0653/ (2019/2020):

- 001: Wetsvoorstel van de heer M. Van den Bergh.

Doc 55 1453/ (2019/2020):

- 001: Wetsvoorstel van de heer M. Van den Bergh.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a soumis les articles de ce projet de loi renvoyés à la commission à une deuxième lecture au cours de sa réunion du mercredi 20 octobre 2021.

I. — PROCÉDURE

La note de légistique du service Affaires juridiques et Documentation parlementaire relative aux articles du projet de loi adoptés en première lecture (en annexe) a été transmise aux membres de la commission et au cabinet du vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude.

Le ministre est d'accord avec l'ensemble des observations formulées dans cette note, à l'exception des points nos 1, 6, 8 et 9. Les observations approuvées ont été insérées dans le texte adopté par la voie d'amendements ou de corrections d'ordre légistique.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude, constate que, dans le cadre de première lecture du projet à l'examen, plusieurs questions ont été posées à propos de son impact budgétaire. Le vice-premier ministre comprend que les membres de la commission souhaitent recevoir de plus amples informations à ce sujet et profite de cette occasion pour fournir ce complément d'informations.

Le titre 2 du projet de loi, qui contient les mesures fiscales, se compose de cinq chapitres. L'impact budgétaire des chapitres 2 à 5 est facile à comprendre.

Les chapitres 2 et 3 traitent respectivement de la déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques et de la réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques. Ces incitants fiscaux ont respectivement un coût budgétaire de 13 et 15 millions d'euros. Ces deux dépenses sont couvertes par les fonds de la Facilité pour la reprise et la résilience et n'auront donc pas d'impact négatif sur le budget.

Le chapitre 4 traite de la déduction pour investissements de camions sans émission carbone, d'infrastructures de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de naar de commissie verwezen artikelen van voorliggend wetsontwerp besproken in tweede lezing tijdens haar vergadering van woensdag 20 oktober 2021.

I. — PROCEDURE

De wetgevingstechnische nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire documentatie over de artikelen aangenomen in eerste lezing van het wetsontwerp (zie bijlage) werd overgezonden aan de commissieleden en aan het kabinet van de vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding.

De minister gaat akkoord met alle opmerkingen in de nota, behalve met de punten nrs. 1, 6, 8 en 9. De opmerkingen die werden aanvaard, werden via amendement of wetgevingstechnische correctie opgenomen in de aangenomen tekst.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding, stelt vast dat bij de eerste lezing van het voorliggende wetsontwerp meerdere vragen werden gesteld over de budgettaire impact ervan. De vice-eersteminister begrijpt dat de leden van deze commissie daarover meer informatie wensen te ontvangen en wil van deze gelegenheid graag gebruik maken om die informatie te verstrekken.

Titel 2 van het wetsontwerp die de fiscale maatregelen omvat, bestaat uit vijf hoofdstukken. De budgettaire impact van hoofdstukken 2 tot en met 5 is eenvoudig te begrijpen.

De hoofdstukken 2 en 3 handelen respectievelijk over de verhoogde kostenaf trek voor laadstations voor elektrische wagens en de belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens. Die fiscale incentives hebben een budgettaire kostprijs van respectievelijk 13 miljoen euro en 15 miljoen euro. Beide uitgaven worden gedekt door middelen uit het *Recovery and Resilience Facility*-fonds en zullen dus geen negatieve weerslag op de begroting hebben.

Hoofdstuk 4 handelt over de investeringaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur

recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'infrastructures de recharge électrique. Cet incitant fiscal a un coût budgétaire de 13 millions d'euros. Cette dépense est couverte par une réduction limitée de l'avantage fiscal sur le diesel professionnel et n'aura donc pas d'impact négatif sur le budget.

Le chapitre 5 contient des modifications à la loi-programme du 27 décembre 2004 en ce qui concerne la taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Ce chapitre n'a pas d'incidence budgétaire et vise uniquement à régler une question d'ordre technique en matière d'accises.

Enfin, dans le cadre de cette deuxième lecture du projet, des amendements de la majorité (DOC 55 2170/006) seront encore proposés en vue d'insérer un chapitre 6 contenant des modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité. Mon administration a estimé le coût budgétaire des modifications proposées à un montant forfaitaire de 1 million d'euros.

Avant de s'étendre davantage sur le chapitre 1^{er}, qui traite du parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone, le vice-premier ministre souhaite aborder brièvement le titre 4 du projet de loi, qui prévoit un certain nombre de dispositions importantes en matière d'évaluation, qui reflètent intrinsèquement la difficulté d'évaluer avec précision l'impact budgétaire de cette évolution verte imminente.

Ainsi, le projet de loi à l'examen prévoit une évaluation de l'impact de cette loi au plus tard le 30 avril 2026, notamment en ce qui concerne l'impact sur les finances publiques. Cette date n'a pas été choisie par hasard. C'est le premier moment utile où la nouvelle législation fonctionnera en vitesse de croisière et où l'on disposera d'informations suffisantes pour mesurer l'impact budgétaire tout au long de la période de transition allant du 1^{er} septembre 2021 au 1^{er} janvier 2026, c'est-à-dire la date à laquelle les véhicules d'entreprise sans émission carbone deviendront la norme.

En effet, son administration ne dispose pas de toutes les données détaillées nécessaires pour effectuer une analyse d'impact aussi précise. C'est pourquoi le projet à l'examen prévoit une collecte de données supplémentaires, que le vice-premier ministre s'engage à effectuer avec le moins de charges administratives supplémentaires possible. Dans ce contexte, le vice-premier ministre peut aussi compter sur les flux de données des secrétariats sociaux, qui disposent déjà d'un grand nombre d'informations.

voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur. Die fiscale incentive heeft een budgettaire kostprijs van 13 miljoen euro. Die uitgave wordt gedekt door een beperkte vermindering van het fiscaal voordeel op professionele diesel en zal dus geen negatieve weerslag op de begroting hebben.

Hoofdstuk 5 bevat wijzigingen aan de programmawet van 27 december 2004 wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit. Dit hoofdstuk heeft geen budgettaire weerslag en beoogt enkel een technische aangelegenheid inzake accijnzen te regelen.

Tot slot zullen bij deze tweede lezing van het voorliggende wetsontwerp nog meerderheidsamendementen (DOC 55 2170/006) worden voorgesteld ter invoering van een hoofdstuk 6, dat wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget bevat. Zijn administratie heeft de budgettaire kostprijs van de voorgestelde wijzigingen forfaitair geraamd op 1 miljoen euro.

Alvorens de vice-eersteminister verder ingaat op hoofdstuk 1 dat handelt over het koolstofemissievrij bedrijfswagenpark, wil de vice-eersteminister even ingaan op titel 4 van het wetsontwerp, die voorziet in een aantal belangrijke evaluatiebepalingen die inherent weergeven hoe uitdagend het is om de budgettaire impact van deze op til staande groene evolutie precies in kaart te brengen.

Zo voorziet het voorliggende wetsontwerp dat de impact van deze wet uiterlijk tegen 30 april 2026, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft, zal worden geëvalueerd. Die datum is niet toevallig gekozen. Het is het eerste nuttige moment in de tijd waarop de nieuwe wetgeving op kruissnelheid zal opereren en er voldoende informatie beschikbaar zal zijn om de budgettaire impact te meten tijdens de overgangperiode die loopt van 1 september 2021 tot 1 januari 2026, met name de datum waarop koolstofemissievrije bedrijfswagens de norm worden.

Zijn administratie beschikt immers niet over alle gedetailleerde gegevens die nodig zijn om dergelijke nauwkeurige impactanalyse nu reeds te maken. Om die reden voorziet het voorliggende wetsontwerp in bijkomende gegevensverzameling, waarbij de vice-eersteminister zich ertoe engageert om die met zo weinig mogelijk bijkomende administratieve rompslomp te verzamelen. Daarbij kan de vice-eersteminister ook rekenen op de gegevensstromen van de sociale secretariaten die reeds over heel wat informatie beschikken.

Les données qui seront collectées doivent permettre à son administration de réaliser une analyse d'impact précise des conséquences de la réforme à l'examen sur (1) l'avantage de toute nature pour la mise à disposition d'un véhicule d'entreprise, (2) la déductibilité fiscale des frais de voiture, (3) les accises aux carburants et (4) la TVA. Son administration aura besoin de chiffres détaillés sur toutes ces questions. Des mesures sont donc prévues afin d'obtenir effectivement ces informations.

Cela amène le vice-premier ministre au chapitre 1^{er} du projet à l'examen. Ce chapitre est la force motrice du verdissement du parc automobile des véhicules d'entreprise.

Son administration a recensé un certain nombre d'effets découlant du projet de verdissement à l'examen dans le domaine de la fiscalité des véhicules d'entreprise, plus précisément (1) les effets macroéconomiques découlant du verdissement du parc automobile des véhicules d'entreprise, (2) les difficultés de cartographier les effets spécifiques microéconomiques sur un certain nombre de recettes, et (3) l'impact des émissions de CO₂.

Tout d'abord, son administration précise que dans le cas de réformes majeures telles que le verdissement du parc des véhicules d'entreprise, les effets doivent être considérés dans un cadre plus large, en l'occurrence le cadre macroéconomique.

Le calcul de ces effets n'est, bien entendu, pas une tâche facile. En effet, un certain nombre de mesures s'influencent et se renforcent mutuellement cette année et dans les années à venir. Il y a des mesures purement fiscales, comme celles qui concernent la méthode de calcul de la déduction fiscale des véhicules d'entreprise, des mesures écologiques, comme l'innovation en plein essor dans le domaine des voitures électriques, et les investissements de remplacement et d'expansion qui doivent être réalisés, non seulement au sein des entreprises mais aussi dans l'infrastructure nationale, etc.

Toutes les opérations susmentionnées ont un effet réciproque et influencent conjointement l'activité économique en général, ce qui se répercute de toute façon sur les impôts en particulier. Certains types de taxes sont affectés négativement, tandis que d'autres reçoivent une impulsion positive. Il faut également faire la distinction entre les effets à court et à long terme.

Toutefois, l'électrification du parc automobile est un processus irréversible. La transition des voitures à moteur à explosion aux voitures à moteur électrique est

De gegevens die zullen worden verzameld, moeten zijn administratie ertoe in staat stellen een nauwkeurige impactanalyse te maken van de gevolgen van de voorliggende hervorming op (1) het voordeel van alle aard voor het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen, (2) de fiscale aftrekbaarheid van de autokosten, (3) de brandstofaccijnzen en (4) de btw. Zijn administratie zal gedetailleerde cijfers nodig hebben over al die zaken. Er wordt dan ook voorzien in maatregelen om die informatie daadwerkelijk te verkrijgen.

Dat brengt de vice-eersteminister bij hoofdstuk 1 van het voorliggende wetsontwerp. Dat hoofdstuk is de drijvende kracht achter de vergroening van het bedrijfswagenpark.

Zijn administratie heeft een aantal effecten voortvloeiend uit het voorliggende vergroeningsproject op het vlak van de fiscaliteit voor bedrijfswagens in beeld gebracht, meer bepaald (1) de macro-economische effecten van het vergroeningsproject van het bedrijfswagenpark, (2) de moeilijkheden van het in kaart brengen van specifieke effecten op een aantal ontvangsten, en (3) de impact uitgaande van de CO₂-uitstoot.

Allereerst merkt de administratie op dat bij omvangrijke hervormingen zoals het vergroeningsproject van het bedrijfswagenpark, de effecten in een ruimer kader moeten worden bekeken, wat in het voorliggende geval het macro-economisch kader is.

Het berekenen van die effecten is natuurlijk geen gemakkelijke taak. Er zijn immers nogal wat maatregelen die elkaar dit jaar en de jaren daarna beïnvloeden en versterken. Er zijn puur fiscale maatregelen, zoals maatregelen met betrekking tot de berekeningswijze van de fiscale aftrek van bedrijfswagens, ecologische maatregelen, zoals de snel groeiende innovatie op het gebied van elektrische wagens en de vervangings- en uitbreidingsinvesteringen die moeten worden gedaan, niet enkel binnen de bedrijven, maar ook op vlak van de nationale infrastructuur enzovoort.

Alle voornoemde transacties hebben een wederzijds effect en beïnvloeden gezamenlijk de economische bedrijvigheid in het algemeen; dit straalt sowieso af op de belastingen in het bijzonder. Sommige soorten belastingen worden negatief beïnvloed, terwijl andere een positieve impuls krijgen. Er moet ook een onderscheid worden gemaakt tussen effecten op korte en lange termijn.

De elektrificatie van het wagenpark is echter een onomkeerbaar proces. De overstap van auto's met ontploffingsmotoren naar auto's met elektromotoren is

imparable. Le processus a en effet commencé dans le monde entier. La Belgique suit de toute façon cette tendance.

Comme dans d'autres domaines, tout cela fait partie d'un projet beaucoup plus vaste dans lequel de nouvelles sources d'énergie sont exploitées, de nouvelles méthodes d'approvisionnement en énergie sont réalisées, de nouvelles structures organisationnelles sont mises en place, etc.

Ce sont notamment ces investissements qui donneront aujourd'hui un nouvel élan à l'ensemble de l'économie et mettront en marche les effets multiplicateurs et accélérateurs connus dans le domaine de l'économie. Les effets sur les impôts dans leur ensemble ne peuvent être que positifs. Cela a été suffisamment démontré dans le passé.

Les investissements à une telle échelle macroéconomique augmentent sans aucun doute la croissance économique. Le service d'études du SPF Finances a calculé qu'une augmentation d'un point de pourcentage de la croissance économique entraîne une augmentation autonome des recettes fiscales de 1,56 milliard d'euros, ce qui est considérable. Il ne s'agit donc pas d'une croissance discrétionnaire qui augmente la charge fiscale en tant que telle, mais d'une croissance autonome.

En tout état de cause, il convient d'en tenir compte lors de l'évaluation de toutes les mesures actuellement prises. Tous les impacts spécifiques par type de taxe doivent donc d'abord être évalués dans le contexte économique général plus large. Très récemment, le professeur d'économie de Gand, Koen Schoors, a encore plaidé en faveur d'une véritable révolution de l'investissement. C'est surtout un investissement plus durable qui est demandé, et le verdissement envisagé du parc automobile s'inscrit certainement dans cet objectif.

De ce point de vue, il ne faut donc pas oublier que la stimulation de la croissance économique générale permet de compenser largement les moins-values qui peuvent résulter du projet de verdissement du parc automobile des véhicules d'entreprise. Il ne s'agit pas des conclusions personnelles du ministre, mais de celles de son administration.

En outre, son administration répond également à un certain nombre de préoccupations, telles que l'impact de l'ajustement de la fiscalité sur la taxation des avantages de toute nature à l'impôt des personnes physiques et l'impact sur les recettes d'accises.

niet te stoppen. Het proces is immers wereldwijd ingezet. België volgt sowieso die trend.

Net zoals in andere domeinen maakt het allemaal deel uit van een veel groter project waarin nieuwe energiebronnen worden aangeboord, nieuwe methoden van energievoorziening worden gerealiseerd, nieuwe organisatiestructuren worden gecreëerd enzovoort.

Het zijn vooral die investeringen die vandaag de dag de hele economie een nieuwe impuls zullen geven en de op het vlak van de economie gekende multiplier- en acceleratoreffecten in werking zullen stellen. De effecten op de belastingen als geheel kunnen alleen maar positief zijn. Dit is in het verleden voldoende aangetoond.

De investeringen op een dergelijke macroschaal zorgen ongetwijfeld voor een verhoging van de economische groei. De studiedienst van de FOD Financiën heeft berekend dat een toename van de economische groei met één procentpunt leidt tot een autonome verhoging van de fiscale ontvangsten met 1,56 miljard euro, wat aanzienlijk is. Het gaat daarbij dus niet om een discretionaire groei die de belastingdruk *as such* opdrijft, maar wel om een autonome groei.

Bij de evaluatie van alle maatregelen die momenteel worden genomen, moet daar in elk geval rekening mee worden gehouden. Alle specifieke impacts per bepaald type belasting moeten dus eerst en vooral in de bredere algemene economische context worden geëvalueerd. Zeer recent nog heeft de Gentse economieprofessor Koen Schoors gepleit voor een echte investeringsrevolutie. Vooral een verduurzaming van de investeringen is in dat verband aan de orde, en de beoogde vergroening van het wagenpark past zeker in die doelstelling.

Vanuit dat perspectief mag men dus niet vergeten dat de aanwakking van de algemeen-economische groei garant staat voor een ruime compensatie van de minderwaarden die uit het vergroeningsproject van het bedrijfswagenpark mogelijks kunnen voortvloeien. Dat zijn niet de persoonlijke bevindingen van de minister, maar wel die van zijn administratie.

Verder gaat zijn administratie ook in op een aantal bekommernissen, zoals de impact van de aanpassing van de fiscaliteit op de belastingheffing op de voordelen van alle aard in de personenbelasting en de impact op de accijnsontvangsten.

Bien sûr, il y aura un certain impact sur la fiscalité, mais on ne peut pas le déterminer exactement à l'heure actuelle.

Par ailleurs, le calcul de l'impact sur la déduction pour l'utilisation de voitures par les indépendants et les professions libérales constitue également un défi. Cette déduction est regroupée avec toutes les autres déductions afin qu'aucune distinction ne puisse être faite entre l'étendue de la déduction pour le parc automobile utilisé et le reste des dépenses. C'est précisément pour ces raisons, citées par l'administration du ministre, que le projet de loi à l'examen prévoit une collecte de données supplémentaire.

En ce qui concerne les effets sur les recettes d'accises, l'administration du ministre fait remarquer que tous les droits d'accises ordinaires et spéciaux sur les huiles minérales sont connus. Toutefois, la déclaration en question ne fait pas de distinction selon qu'il s'agit de voitures particulières qui ont fait le plein ou de poids lourds ou de véhicules utilitaires légers, de camionnettes, etc., qui bénéficient d'une déduction de 100 %. Cette ventilation n'est donc pas disponible. Toutes sortes d'approximations peuvent être faites sur la base du nombre de véhicules d'entreprise, des kilomètres parcourus, de la consommation moyenne, des prix moyens, etc. Celles-ci revêtent toutefois un caractère quelque peu spéculatif.

Enfin, en ce qui concerne l'impact des émissions de CO₂, l'administration du ministre note que cet effet n'est certainement pas négligeable, bien au contraire. À titre indicatif, le vice-premier ministre estime que la réforme concernant les voitures de société rapportera, rien que d'un point de vue climatique, plus de 516 millions d'euros jusqu'en 2030: peut-être grâce à l'achat économisé de crédits d'émission ou à la vente de crédits d'émission excédentaires. En réalité, le nouvel objectif européen non ETS de la Belgique pour 2030 doit encore être déterminé et partagé entre les entités. Mais il va de soi que le pouvoir fédéral mettra en compte les réductions d'émissions de ces mesures, les présentera lors des négociations et les intégrera également dans la répartition des revenus des droits d'émission issus de l'*Emission Trading System* (ETS), qui s'élèvent déjà à plus de 300 millions d'euros par an pour notre pays.

De ce qui précède, son administration conclut que le présent projet de verdissement présente effectivement de nombreuses impulsions positives.

Le vice-premier ministre souhaite conclure en soulignant une fois de plus que l'électrification spontanée du parc automobile des véhicules d'entreprise est le point de départ. Ce que propose le présent projet, c'est

Uiteraard zal er een zekere impact zijn op de fiscaliteit, maar die is op dit ogenblik niet precies te achterhalen.

Daarnaast is de berekening van de impact op de aftrek voor het gebruik van wagens door zelfstandigen en vrije beroepen eveneens een uitdaging. Die aftrek is gegroepeerd samen met alle andere aftrekposten, zodat er geen onderscheid mogelijk is tussen de omvang van de aftrek van het gebruikte wagenpark en de rest van de uitgaven. Net om die redenen aangehaald door zijn administratie, voorziet het voorliggende wetsontwerp in bijkomende gegevensverzameling.

Wat de effecten op de accijnsontvangsten betreft, merkt zijn administratie op dat het geheel van de gewone en bijzondere accijns voor minerale oliën gekend is. De aangifte ter zake maakt evenwel geen onderscheid al naargelang het gaat om personenwagens die getankt hebben, dan wel om zware of lichte vrachtwagens, camionnettes, bestelwagens enzovoort, die een aftrek van 100 % genieten. Die opdeling is dus niet voorhanden. Allerhande benaderingen kunnen worden gemaakt op basis van aantallen bedrijfswagens, gereden kilometers, gemiddeld verbruik, gemiddelde prijzen enzovoort. Maar dit blijft enigszins speculatief van aard.

Wat tot slot de impact van de CO₂-uitstoot betreft, merkt zijn administratie op dat dit effect zeker niet verwaarloosbaar is, integendeel. Als indicatie kan de vice-eersteminister stellen dat de hervorming inzake de bedrijfswagens alleen al vanuit klimaat oogpunt een waarde heeft van meer dan 516 miljoen euro tot 2030: mogelijk aan uitgespaarde aankoop van emissiekredieten of aan verkoop van overtollige emissiekredieten. In realiteit moet het nieuwe Europese non-ETS-doel voor België voor 2030 nog vastgelegd worden en verdeeld worden tussen de entiteiten. Maar het spreekt voor zich dat de federale overheid de emissiereducties van deze maatregelen zal doorrekenen, zal voorleggen in de onderhandelingen en ook zal laten doorwegen in de verdeling van de inkomsten uit emissierechten uit het *Emission Trading System* (ETS), die nu al meer dan 300 miljoen euro per jaar bedragen voor België.

Uit de voorgaande elementen besluit zijn administratie dat er wel degelijk heel wat positieve impulsen uitgaan van het voorliggende vergroeningsproject.

De vice-eersteminister besluit met nogmaals te benadrukken dat de spontane elektrificatie van het bedrijfswagenpark het uitgangspunt is. Wat het voorliggende wetsontwerp vooropstelt, is die elektrificatie te versnellen.

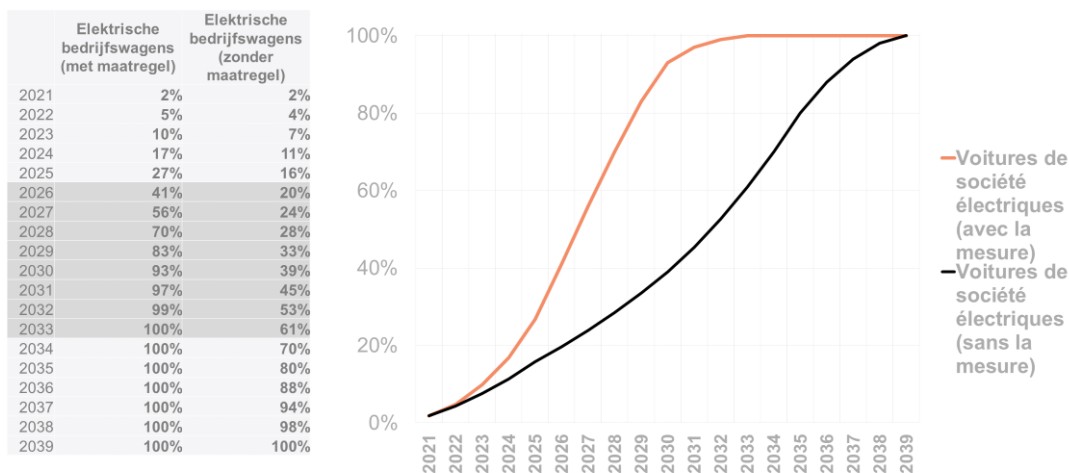
d'accélérer cette électrification. L'impact sur le budget à plus long terme est donc neutre par rapport à la politique inchangée.

La représentation graphique suivante sert de support à cette idée.

De impact op de begroting op langere termijn is daarom neutraal ten aanzien van ongewijzigd beleid.

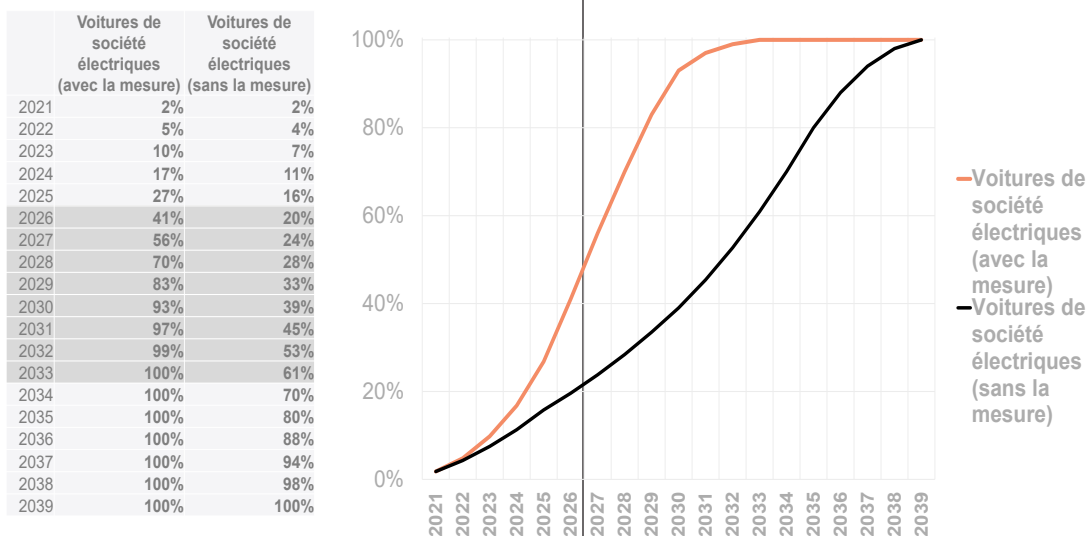
Volgende grafische voorstelling zet dit punt kracht bij.

Koolstofemissievrij bedrijfspark



3

Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone



3

Les membres de cette commission voient le nombre de véhicules d'entreprise électriques exprimé en pourcentage

De leden van deze commissie zien het aantal elektrische bedrijfswagens uitgedrukt in procent van

du parc automobile de véhicules d'entreprise en fonction du temps et qu'en 2039, tous les véhicules d'entreprise seront électriques à 100 %. La ligne noire indique la réalité irréversible, à savoir l'évolution vers une flotte entièrement électrique. La ligne orange montre l'évolution accélérée grâce au présent projet. Il va sans dire que ces estimations sont soumises à un grand nombre d'hypothèses et d'incertitudes. La différence entre leur évolution spontanée et l'évolution accélérée, c'est l'impact du verdissement accéléré. Davantage de véhicules d'entreprise électriques seront dès lors plus rapidement en circulation grâce au projet à l'examen.

Le vice-premier ministre voudrait attirer l'attention des membres de cette commission sur la forte divergence à partir de 2026. C'est à partir de cette date que l'on peut s'attendre à une accélération de l'électrification du parc automobile des véhicules d'entreprise. Cette accélération aura un impact encore plus fort. Ce n'est pas un hasard si c'est la date à laquelle la loi prévoit une évaluation et où des données supplémentaires seront disponibles pour réaliser cette évaluation avec précision.

En ce qui concerne l'impact sur les recettes et les dépenses, les conclusions vont dans le même sens, à savoir que le processus de verdissement impactera quoi qu'il en soit le budget et ce tant positivement et que négativement. En outre, l'accélération ne génèrera qu'un effet temporaire à cet égard. De surcroît, l'impact de l'accélération au cours des cinq premières années sera plutôt limité.

Ce que le vice-premier ministre a déjà essayé de dire aux membres de cette commission en termes généraux lors de la première lecture est également confirmé explicitement par son administration de manière plus détaillée. Le vice-premier ministre ne peut dès lors qu'être confiant quant à l'impact positif du projet à l'examen, non seulement au niveau du budget, mais aussi au niveau des conditions de vie, et en particulier de la santé.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Joy Donné (N-VA) observe qu'une polémique a éclaté lors de la discussion en première lecture du projet de loi à l'examen en raison du manque de données chiffrées concernant l'impact budgétaire des mesures qu'il contient. L'intervenant se réjouit dès lors que le vice-premier ministre fournisse aujourd'hui des informations supplémentaires à cet égard. Cela le conforte dans sa conviction que le vice-premier ministre ne fait pas preuve

het bedrijfswagenpark in functie van de tijd, waarbij in 2039 alle bedrijfswagens 100 % elektrisch zullen zijn. De zwarte lijn geeft de onomkeerbare realiteit aan, namelijk de evolutie naar een volledig elektrisch bedrijfswagenpark. De oranje lijn geeft de versnelde evolutie weer ten gevolge van het voorliggende wetsontwerp. Het hoeft geen betoog dat deze ramingen onderhevig zijn aan bijzonder veel hypothesen en onzekerheden. Het verschil tussen het spontane verloop en het versnelde verloop, is de impact van de versnelde vergroening. Er zullen dus sneller meer elektrische bedrijfswagens rondrijden door het voorliggende wetsontwerp.

De vice-eersteminister vestigt graag de aandacht van de commissieleden op de sterke divergentie vanaf 2026. Het is vanaf dan dat een versnelling van de elektrificatie van het bedrijfswagenpark mag worden verwacht. Die versnelling zal een nog sterkere impact tot gevolg hebben. Dat is niet toevallig de datum waarop de wet in een evaluatie voorziet en ook het moment waarop bijkomende gegevens beschikbaar zullen zijn om deze evaluatie nauwkeurig te kunnen uitvoeren.

Wat de impact op de ontvangsten en uitgaven betreft, liggen de vaststellingen in diezelfde lijn: zowel de positieve als negatieve impact van het vergroeningsproces op de begroting zal zich hoe dan ook voltrekken. Daarbij genereert de versnelling slechts een tijdelijk effect. Daarenboven is de impact van de versnelling tijdens de eerste vijf jaar veeleer beperkt.

Wat de vice-eersteminister aan de leden van deze commissie tijdens de eerste lezing reeds in algemene bewoordingen probeerde te vertellen, wordt ook met meer woorden uitdrukkelijk bevestigd door zijn administratie. Om die reden kan de vice-eersteminister enkel vertrouwen hebben in de positieve weerslag van het voorliggende project, niet enkel op de begroting, maar ook op de levensomstandigheden, in het bijzonder de gezondheid.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Joy Donné (N-VA) stelt vast dat er tijdens de bespreking van het voorliggende wetsontwerp in eerste lezing een polemiek bestond omwille van het gebrekkige cijfermateriaal betreffende de budgettaire impact van de maatregelen vervat in het voorliggende wetsontwerp. Vandaar dat de spreker verheugd is met de extra informatie die de vice-eersteminister thans verstrekt met betrekking tot de budgettaire impact. Dit

de mauvaise volonté, en ce qui concerne les données chiffrées, mais que l'on dispose tout simplement que de peu d'informations.

Le projet de loi à l'examen se fonde sur une vision volontariste à l'horizon de 2030, mais il est relativement peu étayé. Par conséquent, il est regrettable que l'avis de l'Inspection des Finances y afférent n'ait pas été transmis aux membres de la commission. L'intervenant estime que la commission devrait exiger de recevoir les avis de ce type à chaque fois qu'un projet de loi ayant une incidence budgétaire significative est mis aux voix.

En ce qui concerne le diesel professionnel, l'intervenant renvoie au montant net de 50 millions d'euros inscrit dans les tableaux budgétaires pour l'année 2022. Ce montant est net car il s'agit, d'une part, d'une limitation du remboursement du diesel professionnel par le biais d'une diminution de la réduction accordée par 1000 litres mais, d'autre part, cette mesure est compensée par une déduction pour investissement pour les camions sans émission carbone qui, comme l'indiquent les amendements (DOC 55 2170/006), est également avancée en 2022. L'intervenant aurait souhaité que le vice-premier ministre lui transmette l'estimation brute qui a permis d'aboutir au montant net de 50 millions d'euros en 2022.

Concernant l'évaluation prévue en avril 2026, l'intervenant comprend la logique du vice-premier ministre eu égard à l'objectif visé par le projet de loi à l'examen au cours des prochaines années. L'intervenant préfère toutefois que l'évaluation de cette mesure soit avancée, de préférence en 2024 au plus tard, plutôt que d'être menée lorsque l'ensemble des mesures sont en vigueur et que les mesures transitoires ne sont plus d'application.

L'intervenant estime qu'une évaluation en 2026 est trop tardive pour pouvoir encore intervenir et anticiper d'éventuelles évolutions nouvelles et/ou imprévues. En outre, il constate que l'évaluation prévue se limite aux finances publiques. Il propose d'au moins élargir cette évaluation à la capacité du réseau électrique ainsi qu'à l'offre de voitures électriques disponibles sur le marché en ce qui concerne les marques, les modèles et les différentes catégories salariales.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) souligne que peu de données chiffrées sont disponibles et qu'il est dès lors difficile de recenser l'ensemble des effets produits par les différentes mesures. Cet élément ne peut toutefois pas servir de prétexte pour ne pas agir.

En outre, l'intervenant émet des doutes sur les déclarations de M. Loones qui prétend que le verdissement

streckt hem in de overtuiging dat er geen onwil is in hoofde van de vice-eersteminister om extra cijfermateriaal te verschaffen maar dat er gewoonweg weinig cijfermateriaal voorhanden is.

Het voorliggende wetsontwerp vertrekt vanuit een voluntaristische visie die reikt tot 2030 maar is relatief beperkt onderbouwd. Bijgevolg is het spijtig dat het desbetreffende advies van de Inspectie van Financiën niet aan de leden van deze commissie is overhandigd. Hij meent dat deze commissie er een punt van moet maken om een dergelijk advies te verkrijgen telkens er een wetsontwerp met een belangrijke budgettaire impact wordt gestemd.

Met betrekking tot de professionele diesel verwijst de spreker naar het nettobedrag ten belope van 50 miljoen euro dat voor het jaar 2022 in de begrotingstabellen is opgenomen. Het betreft een nettobedrag omdat het enerzijds gaat om een beperking van de teruggave van de professionele diesel door een verlaging van de korting per duizend liter maar anderzijds wordt die afgezet tegen een investeringsaftrek voor e-trucks die, zoals de amendementen (DOC 55 2170/006) tonen, ook vervroegd wordt naar 2022. De spreker had graag de brutoraming verkregen van de vice-eersteminister die op haar beurt geleid heeft tot het nettobedrag ten belope van 50 miljoen euro in 2022.

Inzake de evaluatie die in april 2026 is gepland, begrijpt de spreker de logica die de vice-eersteminister hanteert vanuit het opzet van het voorliggende wetsontwerp in de loop van de komende jaren. De spreker heeft de voorkeur om de evaluatie van de maatregel vroeger te laten plaatsvinden, bij voorkeur uiterlijk in 2024, in plaats van op het ogenblik dat alle maatregelen in voege zijn en de overgangsmaatregelen zijn uitgedoofd.

De spreker meent dat 2026 als tijdstip te laat is om op dat ogenblik nog in te grijpen en te anticiperen op eventuele nieuwe en/of onverwachte evoluties. Bovendien stelt hij vast dat deze voorziene evaluatie zich beperkt tot de overheidsfinanciën. Hij stelt voor deze evaluatie minstens uit te breiden naar de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk alsook naar het aanbod van de elektrische wagens op de markt wat betreft de verschillende merken en modellen alsook inzake de diverse looncategorieën.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) benadrukt dat er slechts weinig cijfermateriaal beschikbaar is en dat het bijgevolg moeilijk is alle effecten van de verschillende maatregelen in kaart te brengen. Dit element mag echter geen voorwendsel zijn om niet te handelen.

Daarnaast plaatst de sprekers vraagtekens bij de uitslatingen van de heer Loones dat de vergroening van

du parc automobile constitue un accroissement d'impôt déguisé, dès lors que tout le monde s'accorde sur le fait que trop peu de données chiffrées sont actuellement disponibles pour se prononcer définitivement sur les conséquences de cette mesure à long terme. Les propos de M. Loones sont d'autant plus surprenants qu'il craint une future baisse des recettes provenant des accises, ce qui, en soi, est incompatible avec la crainte d'un accroissement d'impôt. En bref, l'intervenant estime qu'il serait plus opportun de collecter et d'analyser le plus de données possible, afin de procéder, si c'est nécessaire ou souhaitable, à des ajustements.

La baisse des recettes provenant des accises n'est pas simplement liée au projet de loi à l'examen. Tôt ou tard, l'ensemble des voitures équipées d'un moteur à combustion seront remplacées par des voitures à propulsion électrique. Par conséquent, la source des recettes provenant des accises se tarira tôt ou tard. Il conviendra de toute façon de trouver une solution de rechange pour compenser cette perte de recettes. À cet effet, plusieurs mesures peuvent être prises, mais le problème de la baisse des recettes provenant des accises est général et n'est pas simplement lié au projet de loi à l'examen. En outre, les accises sont des impôts qui frappent certains produits (alcool, tabac, combustibles fossiles), dont les pouvoirs publics souhaitent décourager l'achat. La diminution des recettes provenant des accises est un signe de l'efficacité de la politique menée. C'est ça la finalité des accises. Selon l'intervenant, la diminution des recettes provenant des accises ne constitue pas un argument valable justifiant de ne pas prendre une mesure déterminée.

Enfin, l'intervenant se félicite que le volet du budget mobilité puisse encore être intégré dans le projet de loi à l'examen via des amendements (DOC 55 2170/006). Ce budget mobilité offre aux travailleurs individuels une alternative à la voiture de société. Il peut par ailleurs donner une impulsion à l'objectif de réduire le nombre de voitures de société de façon structurelle.

M. Sander Loones (N-VA) précise qu'il se base sur les données qui sont disponibles, dont par exemple la communication de M. Kristof Calvo, collègue de groupe de M. Vanbesien, qui a affirmé que les mesures à l'examen ne pourront être mises en œuvre de manière neutre en termes de budget que dans le cadre d'une réforme fiscale bien plus large prévoyant par exemple également une baisse des charges salariales. Cette réforme n'aura toutefois pas lieu, si bien que, si on poursuit le raisonnement de M. Calvo, il y aura logiquement un accroissement d'impôt.

het wagenpark een verdoken belastingverhoging is, aangezien elkeen erkent dat er thans te weinig cijfermateriaal beschikbaar is om definitieve uitspraken te doen over de gevolgen van deze maatregel op lange termijn. De uitspraken van de heer Loones zijn des te opmerkelijker daar hij ervoor vreest dat de inkomsten uit accijnzen zullen dalen, wat op zich niet rijmt met de vrees voor een belastingverhoging. Kortom, de spreker meent dat het meer opportuun is om zoveel mogelijk gegevens te verzamelen en te analyseren, om zo, indien nodig of gewenst, bijsturingen aan te brengen.

De daling van de inkomsten uit accijnzen is niet louter gelieerd aan het voorliggende wetsontwerp. Vroeg of laat zullen alle wagens met een verbrandingsmotor vervangen worden door een wagen die elektrisch aangedreven is. Bijgevolg zal de inkomstenbron van de accijnzen vroeg of laat volledig opdrogen. Er zal sowieso een alternatief gevonden moeten worden voor dit verlies aan inkomsten. Hiervoor kunnen verschillende maatregelen worden genomen, maar de problematiek van de daling van de inkomsten uit accijnzen is een algemene problematiek en geen problematiek die louter gelieerd is aan het voorliggende wetsontwerp. Daarenboven zijn accijnzen een belasting op producten (alcohol, tabak, fossiele brandstoffen) waarvan de overheid de aankoop wil ontraden. Hoe minder inkomsten uit accijnzen, hoe beter het beleid werkt. Dat is de bedoeling van accijnzen. De vermindering van de inkomsten uit accijnzen is volgens de spreker geen valabel argument om een welbepaalde maatregel niet te nemen.

Tot slot verheugt de spreker zich over het feit dat het aspect van het mobiliteitsbudget alsnog via amendementen (DOC 55 2170/006) opgenomen kan worden in het voorliggende wetsontwerp. Aan de hand van dit mobiliteitsbudget krijgen de individuele werknemers een alternatief aangeboden voor de bedrijfswagen. Dit mobiliteitsbudget kan trouwens de aanzet zijn om op een structurele wijze het aantal bedrijfswagens af te bouwen.

De heer Sander Loones (N-VA) stipt aan dat hij zich baseert op de gegevens die wel beschikbaar zijn, waaronder bijvoorbeeld de communicatie van de heer Kristof Calvo, fractiegenoot van de heer Vanbesien, die stelde dat de voorliggende maatregelen pas op een budget-neutrale manier georganiseerd zullen kunnen worden in het kader van een veel ruimere fiscale hervorming waarbij er bijvoorbeeld voorzien wordt in een daling van de loonlasten. Deze hervorming zal echter niet plaatsvinden, waardoor, indien men de redenering van de heer Calvo doortrekt, er logischerwijs een belastingverhoging plaatsvindt.

M. Hugues Bayet (PS) souhaite simplement remercier le ministre pour les informations supplémentaires qu'il a communiquées et il exprime le soutien total de son groupe au projet de loi à l'examen.

M. Wouter Vermeersch (VB) signale que lors de la discussion du projet de loi à l'examen en première lecture, son groupe a demandé une deuxième lecture. Il s'avère aujourd'hui que c'était le bon choix. D'une part, une note de légistique a été rédigée, ce qui a permis de mettre en lumière une série de manquements dans la législation. Ces manquements sont aujourd'hui corrigés au moyen de quelques amendements (DOC 55 2170/006) présentés par la majorité.

D'autre part, le vice-premier ministre avait déclaré lors de la première lecture qu'il disposait de données démontrant la neutralité budgétaire de la mesure jusqu'en 2039. La demande de son groupe visant à pouvoir consulter les documents en question n'a pas été acceptée, suite à quoi son groupe a demandé une deuxième lecture. Il constate que le vice-premier ministre fournit des informations budgétaires complémentaires, mais que celles-ci ne suffisent pas à démontrer clairement la neutralité budgétaire des mesures à l'examen.

En outre, l'évaluation du coût budgétaire potentiel aura lieu beaucoup trop tard, à savoir en avril 2026, ce qui aura pour conséquence de renvoyer l'éventuelle facture au prochain gouvernement. Chaque année, un montant de 20 milliards d'euros est versé au Trésor par le secteur automobile. Dans une note que le quotidien *De Tijd* a pu consulter, l'Inspection des Finances avertit qu'il pourrait y avoir un impact négatif d'environ 700 millions d'euros sur les recettes de l'impôt des sociétés. Les membres de cette commission peuvent-ils encore disposer des documents de l'Inspection des Finances concernés? Le chiffre cité dans le quotidien *De Tijd* est-il correct?

Il faut en outre tenir compte d'une baisse des recettes provenant des accises d'un montant de 400 millions d'euros et de coûts supplémentaires qui sont liés aux incitants fiscaux pour les bornes de recharge, dont l'estimation est relativement basse (seulement quelques dizaines de millions d'euros), selon l'intervenant.

Par ailleurs, l'intervenant s'interroge quant à la façon de travailler de la majorité, qui ajoute encore, au moyen d'amendements, un chapitre supplémentaire au projet de loi à l'examen, à savoir celui relatif au budget mobilité. Il est d'avis qu'il serait plus opportun de déposer un projet de loi distinct pour ce volet.

Pour conclure, l'intervenant revient sur les propos de M. Vanbesien concernant les recettes provenant des accises. Il signale que le gouvernement a opté pour

De heer Hugues Bayet (PS) wenst louter de minister te danken voor de bijkomende informatie en hij drukt ten volle de steun van zijn fractie voor het voorliggende wetsontwerp uit.

De heer Wouter Vermeersch (VB) merkt op dat zijn fractie tijdens de bespreking van het voorliggende wetsontwerp in eerste lezing een tweede lezing heeft gevraagd. Thans blijkt dit een goede keuze geweest te zijn. Enerzijds werd er een wetgevingstechnische nota opgemaakt waaruit blijkt dat er toch een aantal haken en ogen in de wetgeving zaten. Deze haken en ogen worden er thans uitgehaald aan de hand van enkele amendementen (DOC 55 2170/006) van de meerderheid.

Anderzijds had de vice-eersteminister tijdens de eerste lezing verklaard dat hij beschikte over gegevens die de budgetneutraliteit van de maatregel tot 2039 aantonen. De vraag van zijn fractie tot inzage in de desbetreffende documenten werd niet aanvaard, waarop zijn fractie overging tot een vraag tot tweede lezing. Hij stelt vast dat de vice-eersteminister extra budgettaire informatie verschaft, maar onvoldoende om de budgetneutraliteit van de voorliggende maatregelen ondubbelzinnig aan te tonen.

Bovendien zal de evaluatie van de potentiële budgettaire kosten veel te laat plaatsvinden, pas in april 2026, waardoor de eventuele factuur wordt doorgeschoven naar de volgende regering. Jaarlijks vloeit er 20 miljard euro vanuit de autosector naar de Schatkist. In een nota van de Inspectie van Financiën die de krant *De Tijd* kon inkijken, wordt gewaarschuwd voor een negatieve impact van ruim 700 miljoen euro op de inkomsten uit de vennootschapsbelasting. Kunnen de leden van deze commissie alsnog beschikken over de desbetreffende documenten van de Inspectie van Financiën? Klopt dit cijfer dat in de krant *De Tijd* wordt geciteerd?

Daarbovenop wordt er gerekend op een daling van de inkomsten uit accijnzen ten belope van 400 miljoen euro en zullen er bijkomende kosten zijn die verbonden zijn aan de fiscale stimuli voor laadpalen, die thans volgens de spreker relatief laag (slechts enkele tientallen miljoen euro) ingeschat worden.

Daarnaast plaatst de spreker vraagtekens bij de handelswijze van de meerderheid waarbij zij aan de hand van amendementen alsnog een extra hoofdstuk betreffende het mobiliteitsbudget aan het voorliggende wetsontwerp wil toevoegen. Hij meent dat het meer opportuun zou zijn om hiervoor een apart wetsontwerp in te dienen.

Tot slot haakt de spreker in op de uitspraken van de heer Vanbesien betreffende de inkomsten uit accijnzen, waarbij hij erop wijst dat de regering ervoor

la conversion d'une partie de la facture d'électricité en accises afin de pouvoir agir sur le coût fiscal de manière plus flexible. Il en ressort que la problématique des recettes provenant des accises est bien plus complexe que ce que M. Vanbesien veut laisser paraître.

M. Benoît Piedboeuf (MR) souhaite tout d'abord remercier le vice-premier ministre pour l'ajout du volet budget mobilité au projet de loi à l'examen. Il espère à cet égard que les adaptations qu'il est proposé d'apporter au budget mobilité permettront d'en accroître le succès.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne l'importance d'ajouter le budget mobilité au projet de loi à l'examen. À l'époque, ce volet avait été retiré de l'avant-projet de loi parce que le gouvernement attendait toujours l'avis des partenaires sociaux. Cet avis est désormais disponible en deuxième lecture, de sorte qu'il est à présent possible d'inclure le budget mobilité dans le projet de loi à l'examen. C'est une bonne chose, car ce projet de loi non seulement garantira un verdissement structurel du parc de voitures de société, mais aura aussi des effets sur la mobilité grâce au budget mobilité, qui offre une alternative à la voiture de société unimodale.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) indique que son groupe a quatre critiques principales par rapport à ce projet de loi.

Tout d'abord, l'orateur constate que le gouvernement maintient une niche fiscale importante, à savoir les voitures de société. Le vice-premier ministre rappelle chaque semaine qu'il y aura une grande réforme fiscale qui va supprimer les niches fiscales mais le vice-premier ministre bétonne ici une très importante niche fiscale. En outre, cette niche fiscale coûte très cher à l'État et à la sécurité sociale, à savoir 3,75 milliards d'euros chaque année. Cette somme est beaucoup plus importante que l'effort fort limité que le gouvernement va faire en investissements dans les chemins de fer. En termes de mobilité, la voiture de société est une catastrophe car elle induit une surutilisation de la voiture. Le système des voitures de société est socialement et fiscalement injuste puisqu'il bénéficie principalement aux travailleurs qui ont les revenus les plus élevés: 51 % des voitures de société se concentrent dans les 10 % de la population qui ont les revenus les plus élevés et les 30 % les plus riches détiennent 82 % des voitures de sociétés. Il y a également une discrimination de genre: 75 % des voitures de sociétés sont mises à disposition d'un homme.

opteert om een deel van de elektriciteitsfactuur om te zetten in accijnzen teneinde de fiscale kosten flexibeler te kunnen sturen. Hieruit blijkt dat de problematiek van de inkomsten uit accijnzen veel complexer is dan de heer Vanbesien wil laten uitschijnen.

De heer Benoît Piedboeuf (MR) wil vooreerst de vice-eersteminister danken voor de toevoeging van het aspect mobiliteitsbudget aan het voorliggende wetsontwerp. Hij drukt hierbij de hoop uit dat de voorgestelde aanpassingen aan het mobiliteitsbudget het succes van dit mobiliteitsbudget zal doen toenemen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) stipt het belang aan van de toevoeging van het mobiliteitsbudget aan het voorliggende wetsontwerp. Dit onderdeel werd eertijds uit het voorontwerp van wet gehaald omdat de regering toen nog wachtte op een advies van de sociale partners. Dit advies is thans in tweede lezing wel beschikbaar, waardoor het nu wel mogelijk is om het mobiliteitsbudget mee op te nemen in het voorliggende wetsontwerp. Dat is een goede zaak, omdat dit wetsontwerp niet enkel zal zorgen voor een structurele vergroening van het bedrijfswagenpark, maar tevens zal bewerkstelligen dat er mobiliteitseffecten zullen plaatsvinden dankzij het mobiliteitsbudget, dat een alternatief biedt voor de unimodale bedrijfswagen.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) geeft aan dat zijn fractie vier belangrijke punten van kritiek op dit wetsontwerp heeft.

Vooreerst stelt de spreker vast dat de regering een omvangrijke fiscale niche handhaaft, namelijk die van de bedrijfswagens. Week na week verkondigt de vice-eersteminister dat er een ingrijpende fiscale hervorming komt waarbij die fiscale niches zullen verdwijnen, maar hier verankert de vice-eersteminister een heel omvangrijke fiscale niche. Daarenboven kost die fiscale niche de Staat en de sociale zekerheid een bom geld: 3,75 miljard euro per jaar. Dat bedrag ligt ver boven de povere inspanning die de regering inzake investeringen in het spoor zal doen. Op het stuk van de mobiliteit is de bedrijfswagen een ramp, omdat hij een overmatig gebruik van de auto in de hand werkt. De bedrijfswagenregeling is sociaal en fiscaal onrechtvaardig omdat ze vooral de werknemers met de hoogste lonen ten goede komt: 51 % van de bedrijfswagens is in handen van 10 % van de bevolking met het hoogste inkomen, en de 30 % rijksten hebben 82 % van de bedrijfswagens in handen. Ook is er sprake van genderdiscriminatie: 75 % van de bedrijfswagens wordt aan mannen ter beschikking gesteld.

La deuxième critique de l'orateur est le constat simple que la voiture électrique ne résoudra pas d'une manière durable ou structurelle le problème des embouteillages.

Ensuite l'orateur souligne l'impact environnemental catastrophique de la voiture électrique. Les processus d'extraction des métaux nécessaires à la fabrication des voitures électriques (cuivre, lithium, aluminium, terres rares) sont extrêmement polluants.

Par exemple:

- la production d'une tonne de lithium consomme 2 milliards de litres d'eau;
- l'extraction de l'aluminium et des terres rares engendre le rejet de grandes quantités de polluants chimiques dans les sols et les eaux.

Selon l'Agence européenne pour l'Environnement, les conséquences en matière de pollution des sols et des eaux sont doublées voire triplées. On réduit la pollution des pays du Nord pour augmenter la pollution des pays du Sud.

Finalement, l'orateur aborde les amendements (DOC 55 2170/006) qui ont été introduits par le gouvernement afin d'intégrer dans le projet de loi à l'examen les dispositions relatives au budget mobilité. Ce sont des amendements de "bonne conscience" afin de proposer une alternative à la voiture de société.

Jusqu'ici, cette mesure ne marche pas, donc le gouvernement propose quelques améliorations à la marge, mais l'orateur estime qu'elles n'apportent pas de changement suffisamment significatif. Le budget mobilité ne rencontrera donc pas plus de succès et restera tout à fait marginal. Si le gouvernement ne s'attaque pas au régime très avantageux des voitures de société et si le gouvernement n'investit pas massivement dans les transports en commun, les alternatives resteront marginales. Dès lors, son groupe s'abstiendra sur les amendements relatifs au budget mobilité.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) comprend la demande insistante de projections budgétaires et apprécie que le vice-premier ministre ait fourni des explications supplémentaires sur cette question. Il comprend également la demande d'une évaluation plus large, mais il appelle l'opposition à examiner de manière beaucoup plus ouverte les dispositions du projet de loi à l'examen. Les immenses défis liés aux obligations internationales de la Belgique dans le cadre de la problématique climatique méritent une approche plus volontariste, dans le cadre de laquelle le verdissement structurel de 650 000 voitures

Een tweede punt van kritiek is dat de elektrische auto het fileprobleem niet duurzaam of structureel zal oplossen; tot die vaststelling komt het kleinste kind.

Vervolgens benadrukt de spreker de vernietigende milieu-impact van de elektrische auto. De procedés voor het ontginnen van de metalen die voor de productie van elektrische voertuigen noodzakelijk zijn (koper, lithium, aluminium, zeldzame aardmetalen), zijn hoogst vervuilend.

Zo is:

- voor de productie van één ton lithium 2 miljard liter water nodig;
- de ontginning van aluminium en van zeldzame aardmetalen ervoor verantwoordelijk dat grote hoeveelheden chemische verontreinigende stoffen in de bodem en in het grondwater terechtkomen.

Volgens het Europees Milieuagentschap zijn de gevolgen inzake bodem- en waterverontreiniging tweemaal, en zelfs driemaal zo groot geworden. Waar de verontreiniging in het Noorden afneemt, neemt ze in het Zuiden toe.

Tot slot pikt de spreker in op de amendementen (DOC 55 2170/006) die de regering heeft ingediend om in dit wetsontwerp bepalingen in verband met het mobiliteitsbudget op te nemen. Deze amendementen worden ingediend om een alternatief voor de bedrijfswagens te bieden maar moeten het eigen geweten sussen.

Tot dusver haalt die maatregel niet veel uit en daarom stelt de regering enkele onbeduidende verbeteringen voor; de spreker is echter van mening dat zij geen significante verandering bewerkstelligen. Het mobiliteitsbudget zal nu niet méér succes hebben en dus een maatregel in de kantlijn blijven. Als de regering de buitensporige gunstregeling van de bedrijfswagens niet aanpakt en niet grootschalig in het openbaar vervoer investeert, zullen de alternatieven een maat voor niets blijven. Zijn fractie zal zich dan ook onthouden bij de stemming over de amendementen met betrekking tot het mobiliteitsbudget.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) heeft begrip voor de grote vraag naar budgettaire projecties en hij apprecieert dat de vice-eersteminister bijkomende uitleg hieromtrent heeft verschaft. Hij heeft tevens begrip voor de vraag voor een bredere evaluatie, maar hij roept de oppositie op om met een veel opener blik naar de bepalingen in het voorliggende wetsontwerp te kijken. De immense uitdagingen die verbonden zijn aan de internationale verplichtingen van België in het kader van de klimaatproblematiek verdienen een meer voluntaristische benadering waarbij een structurele vergroening

de société sera un premier pas important. La nécessité d'agir politiquement est aujourd'hui telle que l'on n'a pas le temps d'attendre des projections budgétaires détaillées. Il renvoie également à ce propos à l'impact positif d'une telle mesure sur la qualité de l'air dans les grandes villes.

Le membre se réjouit par ailleurs que, par le biais de plusieurs amendements, la réforme du budget mobilité soit intégrée dans le projet de loi à l'examen. Cette réforme a pris en compte les remarques des partenaires sociaux, ce qui augmentera considérablement l'attractivité de ce budget.

Enfin, le membre réagit à la proposition de M. Van Hees de supprimer immédiatement les voitures de société. Ce gouvernement propose de ne pas s'attaquer aux revenus des travailleurs qui ont une voiture de société, mais de convertir progressivement la voiture de société en euros de telle sorte que le pouvoir d'achat des travailleurs ne soit pas affecté. L'intervenant s'interroge également sur le plaidoyer de M. Van Hees contre les voitures électriques. Il souligne que les voitures à moteur à combustion actuelles ont un impact particulièrement négatif sur le climat et la qualité de l'air.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) souligne que son groupe préconise des investissements massifs dans les transports en commun afin d'offrir une alternative de mobilité crédible et durable aux voitures de société. Il note que le gouvernement actuel s'en tient au système des voitures de société et ne prévoit pas d'investissements supplémentaires notables dans les transports en commun. Il n'y aura donc pas de transfert durable et socialement équitable en termes de mobilité.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) renvoie aux amendements (DOC 55 2170/006) concernant le budget mobilité, qui constituent un premier pas pour provoquer un transfert modal dans les déplacements entre 1^{er} domicile et 1^{er} lieu de travail. En outre, l'intervenant estime que le projet simpliste consistant à réserver les moyens tirés des voitures de société aux investissements dans les transports en commun fera perdre aux travailleurs concernés 20 % de leurs revenus.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) fait observer qu'il appartient aux employeurs de compenser la différence entre le salaire brut et le salaire net dans le cadre de la suppression du régime des voitures de société, afin que les moyens ainsi libérés puissent être affectés à la mise en œuvre d'un système de transport public performant.

van 650 000 bedrijfswagens een belangrijke aanzet zal zijn. De nood voor politiek handelen is thans dermate groot dat men geen tijd heeft om te wachten op gedetailleerde budgettaire projecties. Hij verwijst hierbij ook naar de positieve impact van een dergelijke maatregel op de luchtkwaliteit in de grote steden.

Daarnaast is de spreker tevreden dat aan de hand van een aantal amendementen de hervorming van het mobiliteitsbudget in het voorliggende wetsontwerp wordt geïntegreerd. Deze hervorming heeft rekening gehouden met de opmerkingen van de sociale partners waardoor de aantrekkelijkheid van dit budget sterk zal toenemen.

Tot slot haakt de spreker in op de tussenkomst van de heer Van Hees waarbij hij voorstelt om de bedrijfswagens per direct af te schaffen. Deze regering stelt voor om geen aanslag te plegen op het inkomen van de werknemers die beschikken over een bedrijfswagen maar om geleidelijk de bedrijfswagen om te zetten in geld, zodat de koopkracht van de werknemers niet in het gedrang zal komen. Daarnaast plaatst de spreker vraagtekens bij het pleidooi van de heer Van Hees tegen de elektrische wagens. Hij benadrukt dat de huidige wagens met een verbrandingsmotor een bijzonder negatieve impact hebben op het klimaat en de luchtkwaliteit.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) benadrukt dat zijn fractie pleit voor massale investeringen in het openbaar vervoer teneinde een geloofwaardig en duurzaam mobiliteitsalternatief aan te bieden voor de bedrijfswagens. Hij stelt vast dat deze regering vasthoudt aan het systeem van de bedrijfswagens en in geen noemenswaardige extra investeringen voorziet in het openbaar vervoer. Er komt dus geen duurzame en sociaal-rechtvaardige mobiliteitsshift.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) verwijst naar de amendementen (DOC 55 2170/006) betreffende het mobiliteitsbudget, die een aanzet zijn om een modal shift te veroorzaken in het woon-werkverkeer. Daarnaast meent de spreker dat het simpele plannetje om de middelen afkomstig uit de bedrijfswagens voor te behouden voor investeringen in openbaar vervoer, ertoe zal leiden dat de betrokken werknemers 20 % van hun inkomen zullen verliezen.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) wijst erop dat het aan de werkgevers is om het verschil tussen het brutoloon en nettoloon bij te passen in het kader van de afschaffing van het systeem van de bedrijfswagens, zodat de middelen die hierdoor vrijkomen, ingezet kunnen worden om werk te maken van een performant openbaar vervoerssysteem.

M. Christian Leysen (Open Vld) se réjouit que le volet du budget mobilité ait été ajouté au projet de loi à l'examen. Le seul verdissement des voitures de société ne constitue pas une solution structurelle aux problèmes de mobilité en Belgique. Le budget mobilité peut constituer une première amorce de résolution de ce problème.

Le projet de loi à l'examen contient des dispositions qui modifieront fondamentalement le flux de recettes fiscales. Une réaffectation des recettes publiques sera dès lors nécessaire. L'intervenant exprime en outre l'espoir que des chiffres plus concrets seront disponibles dans un délai relativement court, afin de procéder à une évaluation adéquate des mesures incluses dans le projet de loi à l'examen. À cet égard, il plaide en faveur d'une évaluation récurrente, tous les deux ans, dans un large cadre dépassant les aspects purement budgétaires.

Si l'intervenant se félicite de la réforme proposée du budget mobilité, il regrette qu'elle ne remédie pas radicalement à la complexité du système. Il estime qu'il importe de continuer à adapter ce système dans les années à venir et de l'inscrire dans le cadre d'une réforme fiscale plus globale.

Enfin, l'intervenant revient sur la discussion relative à la pertinence des voitures de société. Il préconise la création d'un cadre permettant une multimodalité maximale en termes de solutions de mobilité, afin que chaque travailleur puisse faire ses choix de mobilité sur la base d'un budget bien défini et en fonction des besoins liés à son lieu de résidence, à sa situation familiale et à sa carrière professionnelle.

B. Réponses du vice-premier ministre

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude, répond tout d'abord à la question de M. Donné concernant le diesel professionnel. Pour arriver à un rendement net de 50 millions d'euros pour la réduction de l'avantage relatif au diesel professionnel, il a été tenu compte, d'une part, de l'impact négatif à l'impôt des sociétés (dû à une déduction des coûts plus élevée) et, d'autre part, d'un coût budgétaire de 1,95 million d'euros pour l'avancement de la déduction pour investissement relative aux *e-trucks*.

En ce qui concerne le budget mobilité, le vice-premier ministre indique que celui-ci a toujours fait partie intégrante de la réforme à l'examen. Il était même présent dans l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, tel qu'il figure dans le

De heer Christian Leysen (Open Vld) is tevreden dat het aspect van het mobiliteitsbudget wordt toegevoegd aan het voorliggende wetsontwerp. De loutere vergroening van de bedrijfswagen is geen structurele oplossing voor de mobiliteitsknopen in België. Het mobiliteitsbudget kan echter een eerste aanzet zijn tot het ontwarren van deze knoop.

Dit wetsontwerp bevat bepalingen die fundamentele wijzigingen zullen veroorzaken binnen de fiscale inkomstenstroom. Hierdoor zal er een reallocatie van de inkomsten van de overheid moeten plaatsvinden. Daarnaast drukt de spreker de verwachting uit dat er op relatief korte termijn meer concrete cijfergegevens beschikbaar zullen zijn teneinde een adequate evaluatie te kunnen doorvoeren van de maatregelen die opgenomen zijn in het voorliggende wetsontwerp. Hij pleit hierbij voor een recurrente, tweejaarlijkse evaluatie binnen een breed kader dat de louter budgettaire aspecten overstijgt.

De voorgestelde hervorming van het mobiliteitsbudget juicht de spreker toe, maar hij betreurt dat de complexiteit van het systeem niet drastisch verminderd is. Hij meent dat het belangrijk is om de komende jaren dit systeem verder aan te passen en te kaderen binnen de grotere fiscale hervorming.

Tot slot haakt de spreker in op de discussie over de pertinentie van bedrijfswagens. Hij pleit ervoor om een kader te scheppen waarbinnen op maximale wijze multimodaliteit inzake mobiliteitsoplossingen kan bewandeld worden zodat elke werknemer aan de hand van een welbepaald budget zijn mobiliteitskeuzes kan maken op grond van zijn noden die gelieerd zijn aan diens woonplaats, gezinssituatie en professionele loopbaan.

B. Antwoorden van de vice-eersteminister

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, bevoegd voor de Coördinatie van de fraudebestrijding, haakt vooreerst in op de vraag van de heer Donné met betrekking tot de professionele diesel. Om tot een netto-opbrengst van 50 miljoen euro te komen bij de vermindering van het voordeel voor professionele diesel, werd enerzijds rekening gehouden met de negatieve impact in de vennootschapsbelasting (door een hogere kostenaf trek) en anderzijds met een budgettaire kostprijs van 1,95 miljoen euro voor het naar voren trekken van de investeringsaf trek voor *e-trucks*.

Inzake het mobiliteitsbudget stipt de vice-eersteminister aan dat het mobiliteitsbudget altijd integraal deel heeft uitgemaakt van de voorliggende hervorming. Het maakte zelfs deel uit van het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit zoals

premier document parlementaire relatif au projet de loi à l'examen (DOC 55 2170/001). La rédaction du texte final a été retardée en raison d'une demande d'avis en cours des partenaires sociaux réunis au sein du CNT et du CCE. Cette deuxième lecture permet à présent au gouvernement d'ajouter ce volet au projet à l'examen.

En outre, le vice-premier ministre tient à souligner que le Conseil d'État a déjà émis un avis sur le budget mobilité, avis que les membres de cette commission retrouveront également dans le premier document parlementaire du projet à l'examen. Le budget mobilité a par ailleurs été évalué par les partenaires sociaux qui ont, eux aussi, émis un avis. Les avis du Conseil d'État et des partenaires sociaux ont été intégralement honorés et traduits dans les amendements (DOC 55 2170/006) qui seront présentés aujourd'hui. La réforme prévue du budget mobilité accroîtra la simplicité et l'attractivité du système.

Enfin, le vice-premier ministre répond aux nombreux appels à une évaluation plus précoce des mesures proposées et note que, comme il l'a expliqué dans son exposé introductif, la date d'évaluation prévue dans le projet à l'examen est le premier moment utile où la nouvelle législation fonctionnera en vitesse de croisière et où des informations suffisantes seront disponibles pour mesurer l'incidence budgétaire tout au long de la période de transition qui s'étend du 1^{er} septembre 2021 au 1^{er} janvier 2026, date à laquelle les voitures de société à zéro émission deviendront la norme. Tant que ces informations et données ne seront pas disponibles, il sera extrêmement difficile de procéder à une évaluation adéquate et utile des nombreuses mesures envisagées dans le cadre du verdissement de la mobilité.

Le vice-premier ministre souligne par ailleurs que divers engagements ont été pris au sein du gouvernement en vue d'assurer un large monitoring. Ainsi qu'il l'a déjà indiqué lors de la première lecture en réponse à une intervention de Mme Vindevoghel, il n'est pas utile de tout bétonner dans la loi. Mais le gouvernement réalisera effectivement un exercice qui dépassera le seul cadre budgétaire.

Il a également été convenu au sein du gouvernement que des mesures pourront être prises pour compenser les effets sur le marché automobile. Le vice-premier ministre tient toutefois à préciser, comme il l'avait déjà fait lors de la première lecture, qu'il ressort clairement des annonces de différents constructeurs automobiles que l'offre sera suffisante, et ce, dans tous les segments. Le vice-premier ministre est donc confiant.

opgenomen in het eerste parlementaire document van dit wetsontwerp (DOC 55 2170/001). Omwille van een lopende adviesaanvraag bij de sociale partners verenigd in de NAR en de CRB heeft de redactie van de uiteindelijke tekst vertraging opgelopen. Deze tweede lezing geeft de regering nu de kans om dat onderdeel alsnog toe te voegen aan het voorliggende wetsontwerp.

Verder wil de vice-eersteminister erop wijzen dat de Raad van State reeds advies heeft uitgebracht over het mobiliteitsbudget, dat de leden van deze commissie eveneens terugvinden in het eerste parlementaire document van het voorliggende wetsontwerp. Het mobiliteitsbudget werd verder beoordeeld door de sociale partners. Ook zij hebben een advies afgeleverd. De adviezen van de Raad van State en de sociale partners werden integraal gehonoreerd. Het resultaat is terug te vinden in de amendementen (DOC 55 2170/006) die vandaag zullen worden voorgesteld. De voorziene hervorming van het mobiliteitsbudget zal het systeem net eenvoudiger en meer aantrekkelijk maken.

Tot slot staat de vice-eersteminister stil bij de vele vragen tot een eerdere evaluatie van de voorgestelde maatregelen en merkt hij op dat, zoals uiteengezet tijdens zijn inleidende uiteenzetting, de evaluatiedatum in het voorliggende wetsontwerp het eerste nuttige moment in de tijd is waarop de nieuwe wetgeving op kruissnelheid zal werken en er voldoende informatie beschikbaar zal zijn om de budgettaire impact te meten tijdens de overgangperiode van 1 september 2021 tot 1 januari 2026, met name de datum waarop koolstofemissievrije bedrijfswagens de norm worden. Zolang die informatie en gegevens niet beschikbaar zijn, is het uiterst moeilijk om de vele voorziene maatregelen in het kader van de vergroening van de mobiliteit adequaat en nuttig te evalueren.

Bovendien stipt de vice-eersteminister hierbij aan dat er binnen de regering verschillende engagementen zijn opgenomen om een brede monitoring te realiseren. Zoals de vice-eersteminister reeds tijdens de eerste lezing heeft verklaard in een reactie op een tussenkomst van mevrouw Vindevoghel, is het niet nuttig om alles te verankeren in de wet. Maar de regering zal inderdaad een bredere oefening doen dan louter het budgettaire.

Binnen de regering is tevens afgesproken dat er maatregelen kunnen worden genomen om de effecten op de automarkt te ondervangen. Wel wil de vice-eersteminister preciseren, net zoals hij tijdens de eerste lezing duidelijk heeft verklaard, dat de aankondigingen van verschillende autoconstructeurs daadwerkelijk laten blijken dat er effectief voldoende aanbod zal zijn, in alle segmenten. De vice-eersteminister heeft er dus alle vertrouwen in.

Le vice-premier ministre comprend le souhait de certains membres de la commission de recueillir les avis de l'Inspection des Finances, mais il précise que les avis de cette instance sont destinés au ministre compétent. C'est pour cela qu'ils ne sont pas repris dans les documents parlementaires. C'est au ministre compétent qu'il appartient de décider des suites à donner à ces avis - comme pour tous les autres avis qui lui sont destinés. Les avis ont un rôle de soutien dans le processus d'élaboration de la législation. Ils n'ont pas de conséquences directes.

En ce qui concerne l'intervention de M. Van Hees, le vice-premier ministre souligne qu'il a déjà formulé de nombreuses réponses en première lecture aux questions et remarques de Mme Vindevoghel, qui fait partie du même groupe politique que M. Van Hees.

Le vice-premier ministre indique enfin que le projet de loi à l'examen est un texte de grande qualité dans lequel le gouvernement prend une série de mesures en vue de poursuivre le verdissement du parc de voitures de société et de renforcer le budget mobilité. Il espère donc obtenir le soutien des membres de la commission afin de pouvoir mettre concrètement en œuvre ces nombreuses mesures.

C. Répliques et réponses complémentaires

M. Wouter Vermeersch (VB) constate un certain désaccord au sein de la majorité concernant le budget mobilité. M. Leysen ne semble en tout cas pas très enthousiaste.

L'intervenant renvoie par ailleurs à l'avis 2021-2650 du Conseil central de l'économie (CCE) et du Conseil national du travail (CNT) sur l'avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité, qui indique qu'un monitoring adéquat de l'exécution de la loi est important afin de pouvoir évaluer s'il y a un écart par rapport aux objectifs à atteindre et de pouvoir adapter la loi si nécessaire.

Cet avis plaide également pour la réalisation d'une évaluation intermédiaire en 2023. Il précise que s'il devait s'avérer à cette occasion que l'infrastructure de recharge des voitures électriques n'a pas été suffisamment déployée et/ou que le réseau électrique n'est pas suffisamment préparé pour alimenter le grand nombre de voitures électriques qui doivent être rechargées en même temps, un régime transitoire différent pourrait par exemple être prévu pour les voitures hybrides

De vice-eersteminister heeft begrip voor de vraag van enkele leden van deze commissie om adviezen van de Inspectie van Financiën te ontvangen, maar de desbetreffende leden dienen te weten dat adviezen van de Inspectie van Financiën bestemd zijn voor de bevoegde vakminister. Om die reden maken ze geen deel uit van de parlementaire stukken. Net als alle andere adviezen bestemd voor de bevoegde vakminister, is het aan hem of haar om te oordelen hoe met die adviezen wordt omgegaan. De adviezen hebben een ondersteunende rol in het kader van het totstandkomingsproces van wetgeving. Er vloeien geen rechtstreeks gevolgen uit voort.

Met betrekking tot de tussenkomst van de heer Van Hees merkt de vice-eersteminister op dat hij reeds in eerste lezing heel wat antwoorden heeft geformuleerd op de vragen en opmerkingen van mevrouw Vindevoghel, de fractiegenote van de heer Van Hees.

Tot slot wijst de vice-eersteminister erop dat er thans een zeer mooi wetsontwerp voorligt waarin de regering een aantal stappen wil zetten in het kader van de verdere vergroening van het bedrijfswagenpark en de versterking van het mobiliteitsbudget. Hij hoopt dan ook de steun van de commissieleden te krijgen teneinde de vele maatregelen daadwerkelijk uit te voeren.

C. Replieken en bijkomende antwoorden

De heer Wouter Vermeersch (VB) stelt toch wel een zekere onenigheid vast binnen de meerderheid over het mobiliteitsbudget. De heer Leysen blijkt alvast niet laaiend enthousiast te zijn.

Daarnaast verwijst de spreker naar het advies 2021-2650 van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit. Volgens deze adviezen is een goede monitoring van de uitvoering van de wet belangrijk om te kunnen evalueren of er een kloof gaapt ten aanzien van de te behalen doelstellingen en om in voorkomend geval de wet waar nodig te kunnen bijsturen.

Voorts wordt er in deze adviezen een pleidooi gehouden voor een tussentijdse evaluatie in 2023. Indien bij deze evaluatie zou blijken dat de laadinfrastructuur voor elektrische wagens onvoldoende uitgerold is en/of dat het elektriciteitsnetwerk onvoldoende voorbereid is op massa's elektrische wagens die tegelijk moeten worden opgeladen, zou volgens deze adviezen voorzien kunnen worden in een afwijkende overgangsregeling voor plug-in hybride wagens. De spreker wijst erop dat zijn fractie

rechargeables. L'intervenant rappelle que son groupe a aussi émis l'idée de prévoir un tel régime transitoire lors de la première lecture.

L'avis souligne également que si l'évaluation de 2023 devait révéler qu'il existe d'autres carburants alternatifs neutres en CO₂ que l'électricité avec lesquels le verdissement accéléré du parc de voitures (de société) peut être réalisé, il serait intéressant de les prendre également en considération. M. Vermeersch évoque à cet égard les voitures électriques qui sont chargées avec de l'électricité produite par des centrales à gaz polluantes et qui ne sont donc pas très écologiques.

L'intervenant demande ensuite pourquoi le ministre n'a pas tenu compte desdites observations du CCE et du CNT. Pourquoi ne pas avoir sollicité à nouveau l'avis du Conseil d'État sur les amendements relatifs au budget mobilité qui avaient été reformulés sur cette base?

Enfin, l'intervenant déplore que le ministre refuse de mettre l'avis de l'Inspection des Finances à la disposition de la commission.

M. Christian Leysen (Open Vld) dément être opposé au budget mobilité. En revanche, il est favorable, eu égard à la complexité de ce budget, à ce qu'on l'affine davantage.

L'intervenant plaide pour que l'on examine la question de la mobilité dans un contexte plus large englobant également les aspects sociaux et économiques. Le droit de se déplacer librement doit occuper une place centrale à cet égard.

M. Marco Van Hees (PVDA-PTB) constate une contradiction dans la politique du ministre. D'une part, il annonce une grande réforme fiscale de l'impôt des personnes physiques faisant table rase d'une série de niches fiscales au rang desquelles les véhicules de société. D'autre part, il pérennise la niche fiscale relative à ces mêmes véhicules grâce au projet de loi à l'examen, mais en passant aux véhicules de société électriques. L'intervenant ne comprend pas pourquoi le gouvernement ne décide pas de supprimer immédiatement les véhicules de société.

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la coordination de la Lutte contre la fraude, répond à M. Vermeersch que les modifications apportées à la suite des avis du CCE et du CNT ne sont pas de nature à soulever des questions juridiques. Il convient par ailleurs de faire observer que le Conseil d'État n'a émis que deux observations mineures

tijdens de eerste lezing ook het idee heeft geopperd om in een dergelijke overgangsregeling te voorzien.

Indien in 2023 zou blijken dat er andere CO₂-neutrale alternatieve brandstoffen dan elektriciteit zijn waarmee de versnelde vergroening van het (bedrijfs)wagenvark kan worden bereikt, wordt in de adviezen gevraagd om daarmee ook rekening te houden. In dat kader verwijst de heer Vermeersch naar elektrische wagens die opgeladen worden met elektriciteit die wordt opgewekt door de vervuulende gascentrales. Zijns inziens zijn deze elektrische wagens toch niet zo milieuvriendelijk.

De spreker vraagt vervolgens waarom de minister geen rekening heeft gehouden met deze opmerkingen van de CRB en NAR. Waarom werden de amendementen over het mobiliteitsbudget na de aanpassing aan deze adviezen niet opnieuw voor advies voorgelegd aan de Raad van State?

Tot slot betreurt de spreker dat de minister weigert het advies van de Inspectie van Financiën aan de commissie ter beschikking te stellen.

De heer Christian Leysen (Open Vld) ontkent dat hij gekant is tegen het mobiliteitsbudget. Hij is wel voorstander voor een verdere verfijning wegens de complexiteit ervan.

De spreker pleit ervoor om het mobiliteitsvraagstuk te bekijken in een bredere context, waarbij ook sociale en economische aspecten aan bod komen. Het recht om zich vrij te kunnen verplaatsen moet daarbij centraal staan.

De heer Marco Van Hees (PVDA-PTB) stelt een tegenstrijdigheid vast in het beleid van de minister. Enerzijds kondigt de minister een grote fiscale hervorming van de personenbelasting aan waarbij komaf wordt gemaakt met een aantal fiscale niches, waaronder de bedrijfswagens. Anderzijds wordt de fiscale niche voor bedrijfswagens met dit wetsontwerp bestendigd, zij het dan met een overschakeling naar elektrische bedrijfswagens. De spreker begrijpt niet waarom de regering er niet voor opteert om de bedrijfswagens onmiddellijk af te schaffen.

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding, antwoordt aan de heer Vermeersch dat de aanpassingen ten gevolge van de adviezen van de CRB en NAR niet van dien aard zijn dat ze rechtsvragen zouden doen rijzen. Er moet trouwens worden opgemerkt dat de Raad van State slechts twee kleine

sur le budget mobilité dans le cadre de l'avant-projet. Aucune objection n'a été formulée sur le fond.

Quant à un éventuel régime transitoire dérogatoire destiné aux véhicules hybrides rechargeables, le vice-premier ministre renvoie aux réponses qu'il a communiquées en première lecture.

S'adressant à M. Van Hees, le vice-premier ministre précise que le projet de loi à l'examen doit être considéré indépendamment de la réforme fiscale plus large. Son seul but est d'accélérer le verdissement du parc automobile des entreprises et, ce faisant, d'atteindre plus rapidement les objectifs climatiques. Pour offrir la sécurité juridique nécessaire, le régime est élaboré dès à présent pour parvenir à un verdissement total du parc des véhicules de société d'ici à 2026.

M. Wouter Vermeersch (VB) est convaincu qu'il vaut mieux verdir naturellement le parc des véhicules de société plutôt que d'opter pour un système accéléré et imposé d'incitants fiscaux tel que proposé dans le projet de loi.

L'intervenant fait une comparaison avec le système de subvention des panneaux solaires mis en place par le gouvernement flamand et qui a entraîné une distorsion du marché, contrairement aux Pays-Bas. Il faut éviter de créer le même phénomène pour les voitures électriques. Si celles-ci deviennent rentables, les entreprises investiront automatiquement dans ce segment. Un incitant fiscal n'est pas nécessaire. En accélérant artificiellement le verdissement du parc de véhicules de société, on risque de voir l'infrastructure des stations de recharge ne pas pouvoir suivre, de surcharger le réseau électrique et d'accentuer le dérapage budgétaire. L'intervenant juge donc préférable d'attendre une électrification spontanée du parc de véhicules de société.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

TITRE 1^{ER}

Disposition générale

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel du projet de loi. Il ne donne lieu à aucune observation.

opmerkingen had over het mobiliteitsbudget in het kader van het voorontwerp. Er werd geen enkel fundamenteel bezwaar gemaakt.

Wat betreft een mogelijke afwijkende overgangsregeling voor plug-inhybride wagens verwijst de vice-eersteminister naar zijn antwoorden die hij tijdens de eerste lezing heeft gegeven.

Ten behoeve van de heer Van Hees verduidelijkt de vice-eersteminister dat dit wetsontwerp niet in de context van de bredere fiscale hervorming mag worden beschouwd. Dit wetsontwerp heeft enkel tot doel de vergroening van het bedrijfswagenpark te versnellen om op die manier sneller de klimaatdoelstellingen te kunnen behalen. Om de nodige rechtszekerheid te bieden wordt de regeling vandaag al uitgewerkt, om te komen tot een volledige vergroening van het beleidswagenpark tegen 2026.

De heer Wouter Vermeersch (VB) is ervan overtuigd dat een natuurlijke vergroening van het bedrijfswagenpark te verkiezen is boven een opgelegd versneld systeem via fiscale stimuli zoals voorgesteld in het wetsontwerp.

De spreker maakt de vergelijking met de subsidiëring van de zonnepanelen door de Vlaamse overheid; die heeft geleid tot een scheeftrekking van de markt, in tegenstelling tot in Nederland. Er dient voorkomen te worden dat hetzelfde fenomeen zich voordoet voor de elektrische wagens. Als elektrische wagens rendabel worden, zullen bedrijven automatisch daarin investeren. Een fiscale stimulus is daarvoor niet nodig. Een kunstmatige versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark kan ertoe leiden dat de laadpaalinfrastructuur niet kan volgen, het elektriciteitsnet overbelast geraakt en de begroting verder ontspoot. Volgens de heer Vermeersch is het daarom beter te wachten op een spontane elektrificatie van het bedrijfswagenpark.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

TITEL 1

Algemene bepaling

Artikel 1

Dit artikel bevat de grondwettelijke grondslag van het wetsontwerp en geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

TITRE 2

Finances

CHAPITRE 1^{ER}

Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission de carbone

Art. 2

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 5 (DOC 55 2170/006) tendant à donner suite aux observations 2 à 4 de la note de légistique. Il tend principalement à assurer la concordance des deux versions linguistiques. Pour plus d'explications, il est renvoyé à la justification de l'amendement et à la note.

L'amendement n° 5 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 2, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 3

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 6 (DOC 55 2170/006) tendant à aligner la version néerlandaise de la disposition modificative de l'article 3, 3° sur sa version française.

L'amendement n° 6 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Articles 4 et 5

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 4 et 5 sont successivement adoptés par 9 voix contre 5.

Art. 6

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 7 (DOC 55 2170/006) tendant à apporter les

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

TITEL 2

Financiën

HOOFDSTUK 1

Koolstofemissievrij bedrijfspark

Art. 2

Er wordt een amendement nr. 5 (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, dat ertoe strekt tegemoet te komen aan de opmerkingen nrs. 2 tot 4 van de wetgevingstechnische nota. Het betreft voornamelijk de afstemming van beide taalversies. Voor het overige wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement en naar de nota.

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 3

Er wordt een amendement nr. 6 (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, dat ertoe strekt de Nederlandse versie van de wijzigingsbepaling in artikel 3, 3° af te stemmen op de Franse versie ervan.

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Artikelen 4 en 5

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 4 en 5 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 6

Er wordt een amendement nr. 7 (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, dat

modifications nécessaires afin que les nouveaux régimes fiscaux qui seront applicables à partir du 1^{er} janvier 2026 aux véhicules d'entreprise à l'impôt des personnes physiques, à l'impôt des sociétés et à l'impôt des non-résidents des personnes physiques et des sociétés, soient uniformément étendus à l'impôt des personnes morales et à l'impôt des non-résidents – associations.

L'amendement n° 7 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 7

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 7 est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 8

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent un amendement n° 8 (DOC 55 2170/006) tendant à faire en sorte que l'article qui fixe la base imposable pour les associations non-résidentes (art. 234, CIR 92) soit adapté de la même manière que pour l'impôt des personnes morales via l'amendement n° 7 (art. 223, CIR 92). Pour plus d'explications, il est renvoyé à la justification dudit amendement n° 7.

L'amendement n° 8 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 9 est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 10

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 9 (DOC 55 2170/006). Cet amendement tend, d'une part, à aligner la version néerlandaise de l'article 10 sur sa version française comme le recommande le point 5

ertoe strekt de noodzakelijke aanpassingen te doen zodat de nieuwe fiscale regelingen voor bedrijfswagens die vanaf 1 januari 2026 van toepassing zullen zijn in de personenbelasting, vennootschapsbelasting en de belasting niet-inwoners voor natuurlijke personen en vennootschappen uniform worden doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting en de belasting niet-inwoners – verenigingen.

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 6, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 7

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijkomende opmerkingen.

Artikel 7 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 8

Er wordt een amendement nr. 8 (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, teneinde te bewerkstelligen dat het artikel dat de belastbare grondslag bepaalt voor verenigingen niet-inwoners (art. 234 WIB 92) op dezelfde wijze wordt aangepast zoals dat via amendement nr. 7 in de rechtspersonenbelasting zal gebeuren (art. 223 WIB 92). Voor het overige wordt verwezen naar de verantwoording van amendement nr. 7.

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 8, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 9

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijkomende opmerkingen.

Artikel 9 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 10

Er wordt een amendement nr. 9 (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, dat er enerzijds toe strekt de Nederlandse versie met de Franse versie in overeenstemming te brengen, en aldus tegemoet

de la note de légistique, et, d'autre part, à réparer un oubli en ajoutant une limite de déductibilité spécifique des frais d'essence et de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride acquis entre le 1^{er} janvier 2023 et le 30 juin 2023. Pour plus d'explications, l'intervenant renvoie à la justification de l'amendement à l'examen.

L'amendement n° 9 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 10, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5 voix.

Art. 11

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 10 (DOC 55 2170/006) tendant à adapter un certain nombre de renvois de l'article 11 aux modifications apportées par l'amendement n° 9 au projet d'article 550 du CIR 92.

L'amendement n° 10 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 11, ainsi modifié, est adopté par 9 voix contre 5.

Art. 12

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 12 est adopté par 9 voix contre 5.

CHAPITRE 2

Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Articles 13 et 14

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 13 et 14 sont successivement adoptés par 12 voix contre 2.

te komen aan opmerking nr. 5 van de wetgevingstechnische nota. Anderzijds beoogt het amendement een vergetelheid weg te werken, namelijk een specifieke aftrekbepijking van de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van de hybridevoertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2023 tot en met 30 juni 2023. Voor het overige wordt verwezen naar de verantwoording van dit amendement.

Amendement nr. 9 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 10, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 11

Er wordt een *amendement nr. 10* (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, ten einde te bewerkstelligen dat een aantal verwijzingen in artikel 11 worden aangepast naar aanleiding van de via amendement nr. 9 aan te brengen wijzigingen in het ontworpen artikel 550, WIB 92.

Amendement nr. 10 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 11, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 12

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijkomende opmerkingen.

Artikel 12 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

HOOFDSTUK 2

Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 13 en 14

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 13 en 14 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

CHAPITRE 3

Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Articles 15 à 18

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 15 à 18 sont successivement adoptés par 12 voix contre 2.

Art. 19

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 11 (DOC 55 2170/006) tendant à remplacer l'article 19 afin d'ajouter la référence au nouvel article 145⁵⁰ du CIR 92 à l'article 243/1, 4° du même code.

L'amendement n° 11 tendant à remplacer l'article 19 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Art. 20

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 20 est adopté par 12 voix contre 2.

CHAPITRE 4

Déduction pour investissements en faveur de camions sans émission carbone et d'infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'infrastructures de recharge électrique

Art. 21

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 12 (DOC 55 2170/006) tendant à avancer au 1^{er} janvier 2022 l'entrée en vigueur de la déduction pour investissements en faveur de camions sans émission carbone et d'infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'infrastructure de recharge électrique. L'amendement à l'examen tend en outre à aligner la version française du nouveau dernier alinéa, troisième tiret, en projet, de l'article 69, § 1^{er}, du CIR 92, sur sa version néerlandaise.

HOOFDSTUK 3

Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Artikelen 15 tot 18

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 15 tot 18 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

Art. 19

Er wordt een *amendement nr. 11* (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, tot vervanging van artikel 19, teneinde de verwijzing naar het nieuwe artikel 145⁵⁰, WIB 92 ook in te voegen in artikel 243/1, 4°, WIB 92.

Amendement nr. 11, tot vervanging van artikel 19, wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 20

Dit artikel geeft geen aanleiding tot bijkomende opmerkingen.

Artikel 20 wordt aangenomen met 12 tegen 2 stemmen.

HOOFDSTUK 4

Investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur

Art. 21

Er wordt een *amendement nr. 12* (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, teneinde de inwerkingtreding van de investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur te vervroegen naar 1 januari 2022. Het amendement beoogt tevens de Franse versie van het ontworpen nieuwe laatste lid, derde streepje, van artikel 69, § 1, WIB 92, af te stemmen op de Nederlandse versie.

L'amendement n° 12 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 21, ainsi modifié, est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Art. 22

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 13 (DOC 55 2170/006) tendant à remplacer l'article 22.

L'amendement n° 13 tend à adapter la réduction limitée du bénéfice du remboursement du diesel professionnel pour compenser le coût budgétaire de la déduction pour investissement pour les camions sans émission de carbone à la décision du conclave budgétaire de réduire dès 2022 les taux fixés.

L'amendement n° 13 tendant à remplacer l'article 22 est adopté par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

Art. 23

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 14 (DOC 55 2170/006) tendant à adapter la date d'entrée en vigueur à ce que prévoit l'amendement n° 12, 1°.

L'amendement n° 14 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

L'article 23, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

CHAPITRE 5

Modifications de la loi-programme du 27 décembre 2004 visant la taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Art. 24

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 24 est adopté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Amendement nr. 12 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 21, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 22

Er wordt een *amendement nr. 13* (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, tot vervanging van artikel 22.

Het amendement nr. 13 strekt ertoe de beperkte verlaging van het voordeel voor terugbetaling van professionele diesel ter compensatie van de budgettaire kosten van de investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens aan te passen aan de beslissing van het begrotingsconclaaf, om de tarieven reeds vanaf 2022 te verlagen.

Amendement nr. 13, tot vervanging van artikel 22, wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 23

Er wordt een *amendement nr. 14* (DOC 55 2170/006) ingediend door *de heer Jef Van den Bergh c.s.*, ten einde de datum van inwerkingtreding aan te passen aan amendement nr. 12, 1°.

Amendement nr. 14 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 23, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

HOOFDSTUK 5

Wijzigingen aan de programmawet van 27 december 2004 wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit

Art. 24

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Artikel 24 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

CHAPITRE 6 (NOUVEAU)

**Modifications de la loi du 17 mars 2019
concernant l'instauration d'un budget mobilité**

Articles 24/1 à 24/9 (nouveau)

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent les amendement nos 15 à 24 (DOC 55 2170/006) tendant à insérer un chapitre 6 (nouveau) apportant des modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité et composé des articles 24/1 à 24/9 (nouveau).

M. Jef Van den Bergh (CD&V) explique que les amendements nos 15 à 24 tendent à simplifier le budget mobilité existant et à le rendre plus flexible en élargissant la palette des modes de transport durables et en renforçant la sécurité juridique.

Le budget mobilité a pour but de servir d'alternative à la voiture de société et d'inciter les propriétaires de voitures de société à passer à un mode de transport multimodal.

Les auteurs des amendements à l'examen souhaitent accroître l'attractivité du budget mobilité. Lors d'une enquête menée auprès de 360 gestionnaires de parcs automobiles au cours d'un séminaire récent, deux tiers d'entre eux ont indiqué que le budget mobilité était un instrument solide pour l'avenir et qu'ils étaient prêts à le mettre en œuvre dans leurs entreprises respectives. Selon M. Van den Bergh, cela indique que le secteur visé manifeste de l'intérêt pour le budget mobilité.

Le secteur déplore cependant que le budget mobilité existant soit assez complexe en raison du grand nombre de fournisseurs de mobilité. À cet égard, l'intervenant renvoie à quelques acteurs MAAS (*Mobility As A Service*) ayant élaboré des outils numériques pour faciliter la gestion du portefeuille du budget mobilité.

Les amendements à l'examen modifient le budget mobilité existant comme suit:

- les coûts de financement (exemple: prêts vélos), les frais de garage et les coûts des équipements non obligatoires visant à accroître la sécurité et la visibilité de la mobilité douce sont inclus dans le deuxième pilier;
- les “engins de déplacement électriques” tels que les trottinettes électriques sont inclus dans la mobilité douce;

HOOFDSTUK 6 (NIEUW)

**Wijzigingen aan de wet van 17 maart
2019 betreffende de invoering van een
mobiliteitsbudget**

Art. 24/1 tot 24/9 (nieuw)

De heer Jef Van den Bergh c.s. dient de amendementen nrs. 15 tot 24 (DOC 55 2170/006) in, die ertoe strekken een hoofdstuk 6 (nieuw) in voeren dat wijzigingen aanbrengt aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en dat bestaat uit de artikelen 24/1 tot 24/9 (nieuw).

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt uit dat de amendementen nrs. 15 tot 24 tot doel hebben het bestaande mobiliteitsbudget te vereenvoudigen en flexibeler te maken door het gebruik van duurzame vervoersmodi te verruimen en de rechtszekerheid te versterken.

Het mobiliteitsbudget heeft als doel een alternatief te vormen voor de bedrijfswagen en de bedrijfswagenbezitters ertoe aan te zetten over te stappen naar een multimodaal transportsysteem.

Met de voorliggende wijzigingen wensen de indieners de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget te verhogen. Bij een enquête bij 360 wagenparkbeheerders op een recent seminarie gaf tweederde van deze beheerders aan dat het mobiliteitsbudget een sterk instrument is voor de toekomst en dat zij bereid waren om het te implementeren in hun bedrijf. Dit toont volgens de heer Van den Bergh aan dat de betrokken sector interesse toont in het mobiliteitsbudget.

Vanuit de sector komt ook de kritiek dat het bestaande mobiliteitsbudget vrij complex is door de veelheid aan mobiliteitsaanbieders. In dat kader wijst de spreker op een aantal MAAS-spelers (*Mobility As A Service*) die digitale tools hebben ontwikkeld om de mobiliteitsbudgetportefeuille makkelijker te kunnen beheren.

De voorliggende amendementen beogen het bestaande mobiliteitsbudget aan te passen op de volgende punten:

- kosten voor financiering (bijvoorbeeld fietsleningen), stallingkosten en kosten voor niet-verplichte uitrusting die de veiligheid en zichtbaarheid verhogen bij zachte mobiliteit, worden mee opgenomen in de tweede pijler;
- ook “elektrische voortbewegingstoestellen”, zoals elektrische steps, worden gezien als zachte mobiliteit;

— les abonnements aux transports publics des membres de la famille du travailleur vivant sous son toit seront pris en compte car aujourd'hui, par exemple, la voiture de société est souvent utilisée pour emmener les enfants à l'école;

— les frais de stationnement liés à l'utilisation des transports en commun pourront également être pris en compte. Il s'agit d'un élément important pour soutenir le recours au transport multimodal. L'intervenant renvoie, à cet égard, aux parkings de la SNCB et aux parkings périphériques proches des villes, qui sont maintenant construits un peu partout (exemple: parking périphérique près d'Anvers aménagé dans le cadre du chantier Oosterweel). De nombreux travailleurs prennent d'abord leur voiture pour se rendre à un arrêt de tram ou de bus ou à la gare, puis prennent le train, le tram ou le bus;

— la prime pour piétons pour les déplacements domicile-lieu de travail est également incluse dans le deuxième pilier;

— dans le cadre du budget mobilité, vivre à proximité de son lieu de travail est considéré comme une solution de mobilité durable. Actuellement, les frais de logement (charges hypothécaires ou locatives) ne peuvent être pris en compte que si le travailleur vit dans un rayon de 5 km de son lieu de travail. La distance moyenne des déplacements entre le domicile et le lieu de travail étant de 20 km, ce rayon est étendu à 10 km. Les remboursements du capital des prêts hypothécaires seront désormais également pris en compte;

— une discrimination importante entre les nouveaux et les anciens travailleurs d'une même entreprise est supprimée. Le délai d'attente du travailleur est supprimé afin que tous les travailleurs aient un droit égal au budget mobilité.

Ces modifications du budget mobilité entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

M. Christian Leysen (Open Vld) souligne que les auditions organisées dans le cadre de l'examen de sa proposition de résolution relative à la mise en œuvre généralisée du budget mobilité (DOC 55 1938/001) ont indiqué que le budget mobilité demeurerait difficile à appliquer en pratique dans les entreprises. Ces modifications seront donc bien accueillies par les entreprises.

L'intervenant préconise la création d'une plateforme qui permettrait à chaque travailleurs de gérer rapidement et simplement son budget mobilité et entraînerait aussi peu de charges administratives que possible pour les entreprises.

— abonnements pour het openbaar vervoer van inwonende gezinsleden van de werknemer zullen in aanmerking komen omdat vandaag bijvoorbeeld de kinderen vaak met de bedrijfswagen naar school worden gebracht;

— ook parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer zullen ingebracht kunnen worden. Dit is een belangrijk element in de ondersteuning van multimodaal verkeersgedrag. De spreker verwijst hierbij naar de parkings van de NMBS en de randparkings bij de steden zoals die nu overal worden aangelegd (bijvoorbeeld de randparking rond Antwerpen in het kader van de Oosterweelwerken). Heel wat werknemers nemen eerst de auto om naar de halte of het station te rijden om daar dan over te stappen op de trein, tram of bus;

— ook de voetgangerspremie voor het woon-werkverkeer wordt opgenomen in de tweede pijler;

— het mobiliteitsbudget beschouwt dichtbij het werk wonen als een duurzame mobiliteitsoplossing. Momenteel kunnen werknemers enkel huisvestingskosten (hypotheek- of huurlasten) inbrengen als zij binnen een straal van 5 km van hun werkplek wonen. Aangezien de afstand voor gemiddeld woon-werkverkeer 20 km bedraagt, wordt deze actieradius uitgebreid tot 10 km. Ook kapitaalaflossingen van hypothecaire leningen tellen voortaan mee;

— een thans bestaande belangrijke discriminatie tussen nieuwe en bestaande medewerkers van eenzelfde bedrijf wordt weggewerkt. De wachttijd voor de werknemer wordt afgeschaft waardoor alle werknemers gelijkelijk recht hebben op het mobiliteitsbudget.

Deze aanpassingen aan het mobiliteitsbudget zullen in werking treden op 1 januari 2022.

De heer Christian Leysen (Open Vld) wijst erop dat de hoorzittingen in het kader van zijn voorstel van resolutie betreffende de veralgemeende implementatie van het mobiliteitsbudget (DOC 55 1938/001) hebben aangetoond dat het mobiliteitsbudget een complex gegeven blijft voor bedrijven om in de praktijk toe te passen. Deze aanpassingen zullen dan ook door het bedrijfsleven worden verwelkomd.

De spreker pleit voor de totstandkoming van een platform dat de werknemers ertoe in staat stelt het mobiliteitsbudget vlot en eenvoudig te beheren, met zo weinig mogelijk administratieve overlast voor de bedrijven.

Selon M. Leysen, les amendements à l'examen permettent de franchir un pas dans la bonne direction, mais une simplification supplémentaire sera nécessaire pour que le budget mobilité soit un véritable succès.

Les amendements nos 15 à 24 sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

TITRE 4

Évaluation de l'impact du verdissement fiscal et social de la mobilité

Art. 27

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 27 est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Art. 28

M. Jef Van den Bergh et consorts présentent l'amendement n° 25 (DOC 55 2170/006), qui tend à aligner la version française de l'article 28 sur la version néerlandaise de celui-ci.

L'amendement n° 25 est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

L'article 28, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Articles 29 à 31

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 29 à 31 sont successivement adoptés par 10 voix contre 4 et une abstention.

*
* *

L'ensemble des articles du projet de loi renvoyés en commission, tels qu'ils ont été modifiés et corrigés, est adopté par vote nominatif par 10 voix contre 5.

Les propositions de loi jointes nos 653, 1453 et 399 deviennent dès lors sans objet.

Volgens de heer Leysen zijn de voorliggende amendementen een stap in de goede richting, maar om van het mobiliteitsbudget een echt succesverhaal te maken, is een verdere vereenvoudiging vereist.

De amendementen nrs. 15 tot 24 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

TITEL 4

Evaluatie van de impact van de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

Art. 27

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Artikel 27 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Art. 28

Er wordt een *amendement nr. 25* (DOC 55 2170/006) ingediend door de heer Jef Van den Bergh c.s., dat ertoe strekt de Franse versie van artikel 28 af te stemmen op de Nederlandse versie ervan.

Amendement nr. 25 wordt aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 28, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Artikelen 29 tot 31

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 29 tot 31 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het geheel van de artikelen van het wetsontwerp die naar de commissie werden verwezen, aldus geamendeerd en verbeterd, wordt bij naamstemming aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Bijgevolg vervallen de toegevoegde wetsvoorstellen nrs. 653, 1453 en 399.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Cécile Cornet, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre;

PS: Hugues Bayet, Khalil Aouasti;

MR: Marie-Christine Marghem, Benoît Piedboeuf;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Christian Leysen;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

N-VA: Joy Donné, Sander Loones, Wim Van der Donckt;

VB: Wouter Vermeersch;

PVDA-PTB: Marco Van Hees.

Le rapporteur,

Christian LEYSEN

La présidente,

Marie-Christine MARGHEM

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Cécile Cornet, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre;

PS: Hugues Bayet, Khalil Aouasti;

MR: Marie-Christine Marghem, Benoît Piedboeuf;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Christian Leysen;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Joy Donné, Sander Loones, Wim Van der Donckt;

VB: Wouter Vermeersch;

PVDA-PTB: Marco Van Hees.

De rapporteur,

Christian LEYSEN

De voorzitter,

Marie-Christine MARGHEM

V. ANNEXE



dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie
service Affaires juridiques et Documentation parlementaire
afdeling Juridische Zaken – division Affaires juridiques

NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET

Objet: Note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du projet de loi 'organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité' (art. 1^{er} à 24 et 27 à 31) (DOC 55 2170/004)

OBSERVATION GÉNÉRALE

1. Pour désigner les périodes durant lesquelles certaines mesures sont en vigueur, en français, l'expression néerlandaise "*tot en met*" correspond tantôt à "*jusqu'au*", tantôt à "*jusqu'au ... inclus*" (voir l'article 3, 3^o, du projet de loi et les articles 10 et 16 – respectivement les articles 550, alinéa 4, et 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 3, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992.) Dans l'article 13 – article 64^{quater}, alinéa 1^{er}, premier et deuxième tirets, en projet, du CIR 92 -, le mot "*tot*" correspond à "*jusqu'au ... inclus*". L'utilisation de formulations différentes peut être source de confusion (risque de raisonnement *a contrario*). À des fins de sécurité juridique, il s'indique de privilégier une terminologie uniforme, en tenant compte de la terminologie existante du Code des impôts sur les revenus 1992.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ARTICLES

Art. 2

2. Dans le 2^o, on remplacera les mots "*véhicule hybride rechargeable*" / "*oplaadbaar hybridevoertuig*" par les mots "*véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10.*" / "*oplaadbaar hybridevoertuig bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid*".
(À des fins de sécurité juridique, il s'indique de renvoyer à la disposition du Code des impôts sur les revenus 1992 dans laquelle est définie la notion de "véhicule hybride rechargeable". Cf. l'actuel article 66, § 1^{er}, alinéa 3, du CIR 1992 et l'article 550, alinéa 5, en projet, du même Code (inséré par l'article 10 du projet de loi.)
3. Dans le texte français de l'article 66, § 3, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on insérera, dans la phrase introductive, le mot "*professionnels*" entre les mots "*Les frais*" et les mots "*visés au*".
(Concordance avec le texte néerlandais: "... *beroepskosten* ...". Dans le texte du CIR 92, le mot "*beroepskosten*" correspond aux mots "frais professionnels".)
4. On remplacera le texte français de l'article 66, § 3, 3^o, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992 par ce qui suit:

“3° les frais d'un véhicule mis à disposition pour l'utilisation à des fins personnelles d'un tiers, à l'exception du montant qui correspond à l'avantage de toute nature imposé dans le chef dudit tiers et à l'intervention personnelle dudit tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.”

(Formulation plus claire. L'utilisation des mots “à concurrence de” peut susciter une certaine confusion sur la portée de la disposition, qui pourrait être comprise dans le sens où les frais d'un véhicule mis à disposition pour l'utilisation à des fins personnelles d'un tiers à hauteur de de l'intervention personnelle du tiers pour cette utilisation personnelle sont considérés comme des frais professionnels qui ne sont fiscalement déductibles que dans les limites de l'article 66, § 1^{er}, du même Code.

Selon le texte néerlandais et l'exposé des motifs¹, le montant de l'intervention personnelle du tiers pour cette utilisation à des fins personnelles ne relève toutefois pas des frais professionnels qui ne sont fiscalement déductibles que dans les limites de l'article 66, § 1^{er}, du CIR 92.)

Art. 10

5. Dans le texte néerlandais de l'article 550, alinéa 3, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on insérera les mots “*gedane of gedragen beroepskosten*” entre les mots “*minimum 75 pct. voor de*” et les mots “*met betrekking tot het gebruik van*”.
- (Mise en concordance avec le texte français: “... un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à ...”.)

Art. 16

6. Dans le texte néerlandais de l'article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on remplacera les mots “*bij de woning*” par les mots “*in de onmiddellijke nabijheid van de woning*”.
- (Mise en concordance avec le texte français: “... dans ou à proximité immédiate de l'habitation ...”.)

Art. 19

7. La question se pose de savoir s'il ne conviendrait pas de faire figurer également au point 4° de l'article 243/1 du Code des impôts sur les revenus 1992 une référence au nouvel article 145⁵⁰ du même Code.
- Si la phrase introductive de l'article 243/1 du CIR 92 prévoit que la réduction d'impôt visée au nouvel article 145⁵⁰ du même Code est prise en compte pour le calcul de l'impôt en question, il conviendrait, par souci de cohérence, de faire également figurer cette référence dans le point 4° de l'article 243/1. Ce dernier vise en effet à préciser la phrase introductive de l'article 243/1 du CIR 92 et porte, tout comme celle-ci, sur le calcul ou l'établissement de l'impôt visé.

Art. 21

8. Conformément à l'avis du Conseil d'État, il est précisé dans l'exposé des motifs que pour l'application de l'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, e), en projet du Code des impôts sur les revenus 1992, il y a lieu d'entendre par “camions”: tout camion, tracteur routier ou de semi-remorque, de

¹ DOC 55-2170/001, p. 9.

catégorie N1, N2 ou N3, tel que défini dans le Règlement technique des véhicules et qui est identifié à l'immatriculation par le code "CV = camion" ou "TR = tracteur".²

Il appartient à la commission de décider s'il ne serait pas préférable, afin d'accroître la sécurité juridique, d'inscrire expressément la définition de la notion de « camion » dans le CIR 92.

9. Dans l'article 69, § 1^{er}, alinéa 6, en projet du Code des impôts sur les revenus 1992, on remplacera les mots "*le montant auquel l'intensité maximale de l'aide visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, s), du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité, est atteinte*" / "*het bedrag waarmee de maximale steunintensiteit bedoeld in artikel 4, lid 1, s), van de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard, wordt bereikt*" par les mots "*le montant de l'intensité maximale de l'aide ne dépassant pas le seuil visé à l'article 4, paragraphe 1^{er}, s), du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité*" / "*het bedrag van de maximale steunintensiteit dat de drempel bedoeld in artikel 4, lid 1, s), van de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard, niet overschrijdt*". (La formulation de cette disposition est alignée sur celle de l'article 4, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) n° 651/2014, où il est question de seuils de notification, ainsi que sur celle de l'article 69, § 1^{er}, alinéa 7, quatrième tiret, en projet.)
10. Dans le texte français de l'article 69, § 1^{er}, alinéa 7, troisième tiret, en projet du Code des impôts sur les revenus 1992, on ajoutera les mots "*non exécuté*" entre les mots "*d'ordre de récupération*" et les mots "*suite à une décision*".
(Mise en concordance avec la version néerlandaise: "hij geen bevel tot terugvordering heeft uitstaan ..."., Cf. les articles 275⁸, § 1^{er}, alinéa 3, et 275⁹, § 1^{er}, alinéa 3, CIR 92.)

Art. 28

11. On insérera dans le texte français les mots "*de la présente loi*" entre les mots "*pour pouvoir déterminer l'impact*" et les mots "*sur l'avantage de toute nature*".
(Concordance avec le texte néerlandais : "... de impact van deze wet ...".)

AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE LINGUISTIQUE

Art. 3

12. Dans le 6°, on remplacera les mots "*Le paragraphe 1^{er} du présent article*" / "*Paragraaf 1 van dit artikel*" par les mots "*Le paragraphe 1^{er}*" / "*Paragraaf 1*".
(Correction d'ordre légistique : lorsqu'une référence est établie à l'intérieur d'un même article, il n'est pas nécessaire de répéter qu'il s'agit du même article.)
La même observation s'applique mutatis mutandis au 7° et à l'article 66, § 4, CIR 92 en projet (article 3, 8°, du projet de loi).

² DOC 55-2170/001, p. 20-21.

Art. 6

13. Dans le 3°, on remplacera les mots “le 2° du présent article” / “de bepaling onder 2° van dit artikel” par les mots “le 2°” / “de bepaling onder 2°”.
(Correction d’ordre légistique. Lorsqu’une référence est établie à l’intérieur d’un même article, il n’est pas nécessaire de répéter qu’il s’agit du même article.)
La même observation s’applique *mutatis mutandis* au 4° et à l’article 8, 3° et 4°, du projet de loi.
14. Dans le 5°, on remplacera les mots “le 3° du présent article” par les mots “le 3°”.
(Correction d’ordre légistique. Lorsqu’une référence est établie à l’intérieur d’un même article, il n’est pas nécessaire de répéter qu’il s’agit du même article.)
La même observation s’applique *mutatis mutandis* au 6° et à l’article 8, 5° et 6°, du projet de loi.

Art. 10

15. Dans l’article 550, alinéa 6, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on remplacera les mots « Par dérogation à l’article 66, § 1^{er}, et à l’alinéa 1^{er} du présent article » / « In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel » par les mots « Par dérogation à l’alinéa 1^{er} et à l’article 66, § 1^{er}, » / « In afwijking van het eerste lid en van artikel 66, § 1, ».
(Correction de nature légistique. Lorsqu’une référence est établie à l’intérieur d’un même article d’un texte législatif, il n’est pas nécessaire de rappeler qu’il s’agit du même article.)

Art. 16

16. Dans l’article 145⁵⁰, § 3, 2°, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on remplacera les mots « des dépenses susvisées » / « de hiervoor bedoelde uitgaven » par les mots « des dépenses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 » / « de uitgaven bedoeld in paragraaf 1, tweede lid ».
(Correction de nature légistique. Le Conseil d’État recommande, pour tout renvoi à l’intérieur d’un même texte, de ne pas utiliser des mots comme « précédent » ou « ci-dessus », mais de mentionner le numéro de la division concernée³.)

Art. 21

17. Dans le texte français de l’article 69, § 1^{er}, alinéa 7, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992, on remplacera la première phrase par ce qui suit :
- « Le contribuable peut uniquement bénéficier de la déduction visée à l’alinéa 1^{er}, alinéa 2°, e), lorsque: ».
- (Correction de nature légistique. Le Conseil d’État recommande de remplacer, dans les textes français, les mots « ne ... que » par les mots « uniquement » ou « seulement » pour éviter toute confusion avec une phrase négative.⁴)

CORRECTIONS RELATIVES AUX PHRASES LIMINAIRES DES ARTICLES

³ Conseil d’État, *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, 2008, p. 59, n° 72.

⁴ *Idem*, p. 9, n° 3.9.8.

- Art. 5 : dans la phrase liminaire, on insérera les mots “*inséré par la loi du 27 avril 2007 et*”/“*ingevogd bij de wet van 27 april 2007 en*” entre les mots “*du même Code,*”/“*van hetzelfde Wetboek,*” et les mots “*remplacé par la loi*”/“*vervangen bij de wet*”.
(Lorsqu'un article faisant l'objet d'une modification n'existait pas dans le texte initial, la réglementation ayant inséré cet article doit également être mentionnée).
- Art. 7 : dans la phrase liminaire, on remplacera les mots “*modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018*”/“*laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018*” par les mots “*remplacé par la loi du 28 décembre 2011 et modifié en dernier lieu par l'article 32 de la loi du 30 mars 2018, lui-même annulé par l'arrêt n° 11/2020 de la Cour constitutionnelle*”/“*vervangen bij de wet van 28 december 2011 en laatstelijk gewijzigd bij artikel 32 van de wet van 30 maart 2018, zelf vernietigd bij het arrest nr. 11/2020 van het Grondwettelijk Hof*”.
(En cas de modifications successives, il convient de mentionner toutes les modifications antérieures qui sont encore en vigueur. Lorsque la modification antérieure a elle-même fait directement l'objet d'une annulation, il convient de le mentionner explicitement en raison de l'incidence de cette annulation sur l'établissement de la version consolidée de l'article dont la modification est envisagée.)
- Art. 9 : dans la phrase liminaire, on remplacera les mots “*modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018*”/“*laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018*” par les mots “*remplacé par la loi du 28 décembre 2011 et modifié en dernier lieu par l'article 34 de la loi du 30 mars 2018, lui-même annulé par l'arrêt n° 11/2020 de la Cour constitutionnelle*”/“*vervangen bij de wet van 28 december 2011 en laatstelijk gewijzigd bij artikel 34 van de wet van 30 maart 2018, zelf vernietigd bij het arrest nr. 11/2020 van het Grondwettelijk Hof*”.
(En cas de modifications successives, il convient de mentionner toutes les modifications antérieures qui sont encore en vigueur. Lorsque la modification antérieure a elle-même fait directement l'objet d'une annulation, il convient de le mentionner explicitement en raison de l'incidence de cette annulation sur l'établissement de la version consolidée de l'article dont la modification est envisagée.)

N.B. : Quelques corrections moins importantes ont été communiquées sur un exemplaire du texte au secrétariat de la commission.

V. BIJLAGE



dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie
service Affaires juridiques et Documentation parlementaire
afdeling Juridische Zaken – division Affaires juridiques

NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR FINANCIËN EN BEGROTING

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp ‘houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit’ (art. 1 tot 24 en 27 tot 31) (DOC 55 2170/004)

ALGEMENE OPMERKING

1. Voor het aanduiden van de periodes waarvoor bepaalde maatregelen van kracht zijn, staan tegenover de woorden “*tot en met*” afwisselend de woorden “*jusqu’au*” en “*jusqu’au ... inclus*” (zie artikel 3, 3°, van het wetsontwerp en de artikelen 10 en 16 - respectievelijk de ontworpen artikelen 550, vierde lid, en 145⁵⁰, § 1, derde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.) In artikel 13 - ontworpen artikel 64^{quater}, eerste lid, eerste en tweede streepje, WIB 92 -, staan tegenover het woord “*tot*” dan weer de woorden “*jusqu’au ... inclus*”. Het gebruik van uiteenlopende formuleringen kan aanleiding geven tot verwarring (risico op *a contrario*-redeneringen). Ter bevordering van de rechtszekerheid, verdient het aanbeveling te kiezen voor een eenvormige terminologie, rekening houdend met de bestaande terminologie van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

BIJZONDERE OPMERKINGEN BIJ DE ARTIKELN**Art. 2**

2. In de bepaling onder 2°, vervange men de woorden “*oplaadbaar hybridevoertuig*” / “*véhicule hybride rechargeable*” door de woorden “*oplaadbaar hybridevoertuig bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid*” / “*véhicule hybride rechargeable visé à l’article 36, § 2, alinéa 10.*”
(Omwille van de rechtszekerheid verdient het aanbeveling om te verwijzen naar de bepaling van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 waarin het begrip “oplaadbaar hybridevoertuig” gedefinieerd wordt. Cf. het huidige artikel 66, § 1, derde lid, WIB 1992 en het ontworpen artikel 550, vijfde lid, van hetzelfde Wetboek (ingevoegd bij artikel 10 van het wetsontwerp.)
3. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 66, § 3, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, voeg men in de inleidende zin het woord “*professionnels*” in tussen de woorden “*Les frais*” en “*visés au*”.
(Overeenstemming met de Nederlandse tekst: “... beroepskosten ...”. In de tekst van het WIB 92 staat het woord “beroepskosten” tegenover de woorden “*frais professionnels*”).
4. Men vervange de Franse tekst van het ontworpen artikel 66, § 3, 3°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als volgt:

“3° les frais d'un véhicule mis à disposition pour l'utilisation à des fins personnelles d'un tiers, à l'exception du montant qui correspond à l'avantage de toute nature imposé dans le chef dudit tiers et à l'intervention personnelle dudit tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.”

(Duidelijkere formulering. Door het gebruik van de woorden “à concurrence de” kan verwarring ontstaan over de draagwijdte van de bepaling en zou deze bepaling begrepen kunnen worden in de zin dat de kosten van een voertuig dat ter beschikking gesteld wordt voor het persoonlijk gebruik door een derde ten belope van de eigen bijdrage van de derde voor dit persoonlijk gebruik beschouwd worden als beroepskosten die slechts binnen de grenzen van artikel 66, § 1, van hetzelfde Wetboek fiscaal aftrekbaar zijn.

Volgens de Nederlandse tekst, en de memorie van toelichting¹, valt het bedrag van de eigen bijdrage van de derde voor dit persoonlijk gebruik echter niet onder de beroepskosten die slechts binnen de grenzen van artikel 66, § 1, WIB 92 fiscaal aftrekbaar zijn.)

Art. 10

5. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 550, derde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, voege men de woorden “*gedane of gedragen beroepskosten*” in tussen de woorden “*minimum 75 pct. voor de*” en “*met betrekking tot het gebruik van*”.
- (Overeenstemming met de Franse tekst: “... un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à ...”.)

Art. 16

6. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, vervange men de woorden “*bij de woning*” door de woorden “*in de onmiddellijke nabijheid van de woning*”.
- (Overeenstemming met de Franse tekst: “... dans ou à proximité immédiate de l'habitation ...”.)

Art. 19

7. De vraag rijst of in de bepaling onder 4° van artikel 243/1 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 niet eveneens een verwijzing opgenomen moet worden naar het nieuwe artikel 145⁵⁰ van hetzelfde Wetboek.
- Als in de inleidende zin van artikel 243/1 WIB 92 de belastingvermindering bedoeld in het nieuwe artikel 145⁵⁰ van hetzelfde Wetboek in aanmerking genomen wordt om de betrokken belasting te berekenen, dan lijkt dit, omwille van de coherentie van de tekst, ook het geval te moeten zijn in de bepaling onder 4°. Deze laatste bepaling verduidelijkt immers de inleidende zin van artikel 243/1 WIB 92 en heeft net als deze inleidende zin betrekking op de berekening of de vaststelling van de betrokken belasting.

Art. 21

¹ DOC 55-2170/001, p. 9.

8. In navolging van het advies van de Raad van State wordt in de memorie van toelichting verduidelijkt dat voor de toepassing van het ontworpen artikel 69, § 1, eerste lid, 2°, e), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 onder “vrachtwagens” verstaan moet worden: iedere vrachtwagen, aanhangwagen- of opleggertrekker, van categorie N1, N2 of N3, zoals gedefinieerd in het Technisch reglement voertuigen en die bij de inschrijving onder de code “CV = vrachtwagen” of “TR = trekker” worden gekwalificeerd.²
 Het staat aan de commissie om te oordelen of de definitie van het begrip “vrachtwagen”, ter bevordering van de rechtszekerheid, niet beter uitdrukkelijk opgenomen wordt in het WIB 92.
9. In het ontworpen artikel 69, § 1, zesde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, vervange men de woorden “*het bedrag waarmee de maximale steunintensiteit bedoeld in artikel 4, lid 1, s), van de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard, wordt bereikt*” / “*le montant auquel l'intensité maximale de l'aide visée à l'article 4, alinéa 1^{er}, s), du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité, est atteinte*” door de woorden “*het bedrag van de maximale steunintensiteit dat de drempel bedoeld in artikel 4, lid 1, s), van de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard, niet overschrijdt*” / “*le montant de l'intensité maximale de l'aide ne dépassant pas le seuil visé à l'article 4, paragraphe 1^{er}, s), du Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité*”.
 (De formulering van deze bepaling wordt afgestemd op deze van artikel 4, lid 1, van de Verordening (EU) nr. 651/2014, waarin sprake is van de aanmeldingsdrempels, almede op deze van het ontworpen artikel 69, § 1, zevende lid, vierde streepje.)
10. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 69, § 1, zevende lid, derde streepje, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, voege men de woorden “*non exécuté*” in tussen de woorden “*d'ordre de récupération*” en “*suite à une décision*”.
 (Overeenstemming met de Nederlandse tekst: “hij geen bevel tot terugvordering heeft uitstaan ...”, Cf. de artikelen 275⁸, § 1, derde lid, en 2759, § 1, derde lid, WIB 92.)

Art. 28

11. In de Franse tekst voege men de woorden “*de la présente loi*” in tussen de woorden “*pour pouvoir déterminer l'impact*” en “*sur l'avantage de toute nature*”.
 (Overeenstemming met de Nederlandse tekst: “... de impact van deze wet ...”.)

LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES

Art. 3

² DOC 55-2170/001, p. 20-21.

12. In de bepaling onder 6°, vervangen men de woorden “*Paragraaf 1 van dit artikel*” / “*Le paragraphe 1^{er} du présent article*” door de woorden “*Paragraaf 1*” / “*Le paragraphe 1^{er}*”.
(Wetgevingstechnische verbetering. Bij verwijzing binnen eenzelfde artikel van een wettekst hoeft niet herhaald te worden dat het gaat om hetzelfde artikel.)
Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de bepaling onder 7° en voor het ontworpen artikel 66, § 4, WIB 92 (artikel 3, 8°, van het wetsontwerp).

Art. 6

13. In de bepaling onder 3°, vervange men de woorden “*de bepaling onder 2° van dit artikel*” / “*le 2° du présent article*” door de woorden “*de bepaling onder 2°*” / “*le 2°*”.
(Wetgevingstechnische verbetering. Bij verwijzing binnen eenzelfde artikel van een wettekst hoeft niet herhaald te worden dat het gaat om hetzelfde artikel.)
Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de bepaling onder 4° en voor artikel 8, 3° en 4°, van het wetsontwerp.
14. In de Franse tekst van de bepaling onder 5°, vervange men de woorden “*le 3° du présent article*” door de woorden “*le 3°*”.
(Wetgevingstechnische verbetering. Bij verwijzing binnen eenzelfde artikel van een wettekst hoeft niet herhaald te worden dat het gaat om hetzelfde artikel.)
Dezelfde opmerking geldt *mutatis mutandis* voor de bepaling onder 6° en voor artikel 8, 5° en 6°, van het wetsontwerp.

Art. 10

15. In het ontworpen artikel 550, zesde lid van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, vervange men de woorden “*In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel*” / “*Par dérogation à l’article 66, § 1^{er}, et à l’alinéa 1^{er} du présent article*” door de woorden “*In afwijking van het eerste lid en van artikel 66, § 1,*” / “*Par dérogation à l’alinéa 1^{er} et à l’article 66, § 1^{er},*”
(Wetgevingstechnische verbetering. Bij verwijzing binnen eenzelfde artikel van een wettekst hoeft niet herhaald te worden dat het gaat om hetzelfde artikel.)

Art. 16

16. In het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 3, 2°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, vervange men de woorden “*de hiervoor bedoelde uitgaven*” / “*des dépenses susvisées*” door de woorden “*de uitgaven bedoeld in paragraaf 1, tweede lid*” / “*des dépenses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2*”.
(Wetgevingstechnische verbetering. De Raad van State raadt aan om bij het verwijzen binnen eenzelfde tekst geen woorden zoals “vorige” of “bovengenoemde” te gebruiken, maar om het nummer van de indeling in kwestie te vermelden³.)

Art. 21

³ Raad van State, *Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, 2008, p. 59, nr. 72.

17. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 69, § 1, zevende lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, vervange me de eerste zin als volgt:

“Le contribuable peut uniquement bénéficier de la déduction visée à l’alinéa 1^{er}, alinéa 2°, e), lorsque:”.

(Wetgevingstechnische verbetering. De Raad van State raadt aan om in Franse teksten de woorden “ne ... que” te vervangen door “uniquement” of “seulement” om verwarring met ontkennende zinnen te voorkomen.⁴)

VERBETERINGEN BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZINNEN VAN DE ARTIKELEN

- Art. 5: in de inleidende zin voeg men de woorden “*ingevoegd bij de wet van 27 april 2007 en*” / “*inséré par la loi du 27 avril 2007 et*” in tussen de woorden “*van hetzelfde Wetboek,*” / “*du même Code,*” en de woorden “*vervangen bij de wet*” / “*remplacé par la loi*”.
(Wanneer een artikel dat gewijzigd wordt niet bestond in de oorspronkelijke tekst, dan moet ook de regeling vermeld worden waarbij het artikel is ingevoegd.)
- Art. 7: in de inleidende zin vervange men de woorden “*laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018*” / “*modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018*” door de woorden “*vervangen bij de wet van 28 december 2011 en laatzteelijk gewijzigd bij artikel 32 van de wet van 30 maart 2018, zelf vernietigd bij het arrest nr. 11/2020 van het Grondwettelijk Hof*” / “*remplacé par la loi du 28 décembre 2011 et modifié en dernier lieu par l’article 32 de la loi du 30 mars 2018, lui-même annulé par l’arrêt n° 11/2020 de la Cour constitutionnelle*”.
(In het geval van opeenvolgende wijzigingen moeten alle vroegere wijzigingen vermeld worden die nog geldig zijn. Indien een vroegere wijziging zelf rechtstreeks vernietigd werd, moet dit uitdrukkelijk vermeld worden aangezien dit gevolgen heeft voor het opmaken van de geconsolideerde versie van het artikel dat men wil wijzigen.)
- Art. 9: in de inleidende zin vervange men de woorden “*laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018*” / “*modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018*” door de woorden “*vervangen bij de wet van 28 december 2011 en laatzteelijk gewijzigd bij artikel 34 van de wet van 30 maart 2018, zelf vernietigd bij het arrest nr. 11/2020 van het Grondwettelijk Hof*” / “*remplacé par la loi du 28 décembre 2011 et modifié en dernier lieu par l’article 34 de la loi du 30 mars 2018, lui-même annulé par l’arrêt n° 11/2020 de la Cour constitutionnelle*”.
(In het geval van opeenvolgende wijzigingen moeten alle vroegere wijzigingen vermeld worden die nog geldig zijn. Indien een vroegere wijziging zelf rechtstreeks vernietigd werd, moet dit uitdrukkelijk vermeld worden aangezien dit gevolgen heeft voor het opmaken van de geconsolideerde versie van het artikel dat men wil wijzigen.)

N.B.: Enkele minder belangrijke verbeteringen werden op een exemplaar van de tekst aan het commissiesecretariaat bezorgd.

⁴ *Ibidem*, p. 9, nr. 3.9.8.