

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 novembre 2020

PROPOSITION DE LOI**modifiant le Code des impôts
sur les revenus 1992 en vue de limiter
l'émission de référence-CO₂**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
MM. **Jan BERTELS** et **Joris VANDENBROUCKE****SOMMAIRE****Pages**

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	4
III. Discussion des articles et votes.....	9

*Voir:***Doc 55 0904/ (2019/2020):**

- 001: Proposition de loi de MM. Vanbesien et Gilkinet et consorts.
- 002: Amendement.
- 003: Avis du Conseil d'État.
- 004: Avis de la Cour des comptes.
- 005: Amendements.

Voir aussi:

- 007: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 november 2020

WETSVOORSTEL**tot wijziging van het Wetboek
van de inkomstenbelastingen 1992
ter begrenzing van de referentie-CO₂-uitstoot**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Jan BERTELS** et **Joris VANDENBROUCKE****INHOUD****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	4
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	9

*Zie:***Doc 55 0904/ (2019/2020):**

- 001: Wetsvoorstel van de heren Vanbesien en Gilkinet c.s.
- 002: Amendement.
- 003: Advies van de Raad van State.
- 004: Advies van het Rekenhof.
- 005: Amendementen.

Zie ook:

- 007: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

03409

**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	Kristof Calvo, 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
sp.a	

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

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

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Buysrogge, Kathleen Depoorter, Michael Freilich, Tomas Roggeman
Cécile Comet, Marie-Colline Leroy, Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
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
Vicky Reynaert, Joris Vandenbroucke

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

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 defi nitieve 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)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 14 janvier, 12 février et 27 octobre 2020.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) constate que certains travailleurs perçoivent une partie de leur rémunération sous la forme d'une voiture de société éventuellement assortie d'une carte de carburant. Le travailleur ne paie pas de cotisations sociales sur cette partie de son salaire. Il ne paie pas non plus la quotité de l'impôt des personnes physiques qui serait normalement due à cet égard. En effet, on calcule la valeur de l'avantage sur la base d'un montant fictif – c'est ce qu'on appelle l'avantage de toute nature. L'impôt est alors payé sur ce montant fictif, qui est toutefois bien inférieur à l'avantage réel.

Le montant précis est déterminé au moyen d'une formule dans laquelle le législateur a intégré un paramètre visant à inciter les utilisateurs du système à choisir des véhicules à basse émission de CO₂. Plus les émissions de CO₂ de la voiture choisie par l'utilisateur sont élevées, plus le montant de l'avantage de toute nature est élevé. Ce paramètre se base sur l'émission de CO₂ moyenne de toutes les nouvelles voitures vendues au cours de l'année précédente.

Le législateur est parti du principe que ce paramètre baisserait chaque année. Or, il s'avère que ce paramètre a augmenté pour la deuxième année consécutive. Il en résulte que l'avantage de toute nature sur lequel le travailleur est imposé diminue au lieu d'augmenter. L'incitation à tenir compte d'une plus faible émission de CO₂ lors de l'achat d'une nouvelle voiture a ainsi disparu.

Lorsqu'il a pris connaissance de cette anomalie en décembre 2019, l'orateur a posé une question d'actualité à ce sujet au ministre des Finances, lui demandant s'il était d'accord avec lui sur le fait qu'il s'agit d'un effet pervers et non souhaité de la loi en question. Le ministre des Finances était tout à fait d'accord avec l'orateur et a indiqué que ce n'était pas l'objectif initial du législateur.

La raison de l'augmentation de cette émission moyenne de CO₂ est liée au fait que de nombreux utilisateurs optent davantage pour une voiture à essence que pour une voiture diesel, ce qui permet de réduire les émissions de particules fines, mais entraîne une augmentation des émissions de CO₂. Par ailleurs, il existe maintenant une

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 14 januari, 12 februari en 27 oktober 2020.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat een deel van de werknemers hun loon uitbetaald krijgt via een salarismotor al dan niet voorzien van een tankkaart. Op dat gedeelte van het salaris wordt er door de werknemer geen sociale bijdragen en ook niet het normale gedeelte van de personenbelasting betaald. In de plaats hiervan wordt er een fictief bedrag berekend voor de waarde van het voordeel, het zogenaamde voordeel van alle aard. Op dat fictief bedrag wordt dan belasting betaald maar dat bedrag is echter een stuk lager dan het werkelijke voordeel.

Het precieze bedrag wordt bepaald aan de hand van een formule en de wetgever heeft in deze formule een parameter geïntegreerd die de gebruikers van het systeem moet aansporen om wagens te kiezen met een lagere CO₂-uitstoot. Hoe hoger de CO₂-uitstoot van de wagen die de gebruiker kiest, hoe hoger het bedrag van het voordeel van alle aard. Deze parameter is gebaseerd op de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle nieuwe wagens die tijdens het jaar voordien werden verkocht.

De wetgever ging ervan uit dat die parameter elk jaar zou dalen. Nu blijkt echter dat deze parameter voor het tweede jaar op rij gestegen is. Het gevolg daarvan is dat het voordeel van alle aard waarop de werknemer wordt belast kleiner wordt in plaats van groter. De stimulans om bij aankoop van een nieuwe wagen rekening te houden met minder CO₂-uitstoot is daarmee verdwenen.

Toen deze anomalie bekend raakte in december 2019 heeft de spreker hierover aan de minister van Financiën een actuele vraag gesteld waarbij hij hem vroeg of hij het met de spreker eens is dat dit een pervers en ongewenst neveneffect is van de wet in kwestie. De minister van Financiën was het hierover volmondig eens met de spreker en gaf aan dat dit niet de oorspronkelijke bedoeling was van de wetgever.

De reden van de verhoging van deze gemiddelde CO₂-uitstoot zit vervat in de wissel die veel gebruikers maken door meer te opteren voor een benzinewagen dan een dieselwagen waardoor er minder fijn stof wordt uitgestoten maar waardoor echter wel de CO₂-uitstoot stijgt. Daarnaast is er een nieuwe en betere methode om

nouvelle et meilleure méthode pour mesurer les émissions de CO₂ des voitures, et enfin, il y a une tendance dans la société et chez les utilisateurs à acquérir des véhicules plus lourds comme des SUV.

Quelle que soient les raisons de l'augmentation des émissions de CO₂, elle demeure, dans le cadre de cette législation, un effet pervers non souhaité. C'est pourquoi la proposition de loi à l'examen poursuit deux objectifs. D'une part, l'émission de référence est à nouveau fixée au niveau de l'année 2018, et d'autre part, il est prévu dans la législation que les émissions de CO₂ ne peuvent jamais être supérieures à celles de l'année précédente. Cela permet au législateur de remédier à ce problème de manière simple et claire.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Réunion du 14 janvier 2020

M. Christian Leysen (Open Vld) estime que sur le fond, la réflexion des auteurs de la proposition de loi procède d'une préoccupation légitime. Il préconise toutefois une modification en profondeur plutôt qu'un dispositif temporaire.

L'intervenant s'interroge par ailleurs sur le choix de l'année 2018 comme année de référence pour les émissions de CO₂. Personnellement, il plaiderait plutôt pour l'année 2019 afin d'éviter une rétroactivité excessive.

Mme Kathleen Depoorter (N-VA) comprend l'esprit de la proposition de loi mais craint, bien qu'il ne s'agisse que d'une modification mineure de la loi, qu'elle n'ait un impact majeur sur les 400 000 salariés concernés qui disposent d'une voiture de société. La proposition de loi à l'examen ne doit pas être examinée au pas de charge et doit faire l'objet d'une analyse approfondie. C'est pourquoi l'intervenante préconise de demander l'avis du Conseil d'État et de la Cour des comptes.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) souligne que le système des voitures de société nécessite un débat approfondi. L'idée de rémunérer des travailleurs en mettant une voiture à leur disposition conduit à de nombreuses aberrations. La proposition de loi à l'examen vise à atténuer l'un des effets pervers de ce système.

L'intervenant est allé chercher la réponse du ministre des Finances à la question actuelle de M. Vanbesien, et il en ressort que le ministre compétent souscrit aux modifications suggérées dans la proposition de loi à l'examen. M. Vandenbroucke espère donc que cette

de CO₂-uitstoot van wagens te meten en ten slotte is er een tendens in de samenleving en bij de gebruikers om zwaardere voertuigen aan te schaffen zoals de SUV's.

Ongeacht de redenen voor de verhoging van de CO₂-uitstoot, blijft het in deze wetgeving een ongewenst en pervers neveneffect. Daarom beoogt de spreker met het voorliggend wetsvoorstel twee doelstellingen te realiseren. Enerzijds wordt de referentie-uitstoot opnieuw vastgelegd op het niveau van het jaar 2018 en anderzijds wordt er binnen de wetgeving vastgelegd dat de CO₂-uitstoot nooit hoger kan zijn de CO₂-uitstoot van het jaar voordien. Op die manier kan de wetgever op een eenvoudige en heldere manier dit euvel verhelpen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vergadering van 14 januari 2020

De heer Christian Leysen (Open Vld) meent dat er ten gronde een terechte bezorgdheid schuilt in de overweging van de indieners van het wetsvoorstel. Hij pleit echter voor een grondige aanpassing in plaats van een tijdelijke regeling.

Daarnaast stelt de spreker zich vragen bij de keuze voor het jaar 2018 als jaartal voor de referentie-uitstoot van CO₂. Hij zou hierbij eerder pleiten voor het jaar 2019 zodat er niet teveel met terugwerkende kracht wordt gewerkt.

Mevrouw Kathleen Depoorter (N-VA) heeft begrip voor de insteek van het wetsvoorstel maar de spreker vreest echter, ondanks de kleine voorgestelde wetwijziging, voor een grote impact voor de 400 000 betrokken werknemers die over een bedrijfswagen beschikken. Het voorliggend wetsvoorstel mag niet op een drafje afgehandeld worden en moet grondig geanalyseerd worden. Vandaar dat de spreker ervoor pleit om adviezen in te winnen bij de Raad van State en het Rekenhof.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) stipt aan dat het systeem van de bedrijfswagen een grondig debat behoeft. Het idee waarbij werknemers betaald worden in de vorm van een wagen heeft geleid tot vele aberraties. Het voorliggend wetsvoorstel heeft tot doel om één van deze perverse elementen terug te schroeven.

De spreker heeft het antwoord van de minister van Financiën op de actuele vraag van de heer Vanbesien opgesnord en hieruit blijkt dat de bevoegde minister instemt met de wijzigingen die in het voorliggend wetsvoorstel geopperd worden. Hij hoopt dan ook dat deze

modification technique mineure mais nécessaire pourra être mise en œuvre le plus rapidement possible.

B. Réunion du 12 février 2020

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) commente l'amendement n° 1 (DOC 55 0904/002) présenté par *M. Vanbesien et consorts*. Cet amendement tend à modifier l'article 3 de la proposition de loi à l'examen en vue d'adapter les valeurs de référence des émissions de CO₂ aux émissions de référence de l'année 2019 au lieu de l'année 2018, comme prévu initialement à l'article 3 de la proposition de loi à l'examen.

Par cet amendement, le membre répond aux remarques d'autres membres de la commission, qui ont souligné à juste titre que l'intégration de l'année de référence 2018 entraînerait une augmentation de la charge fiscale.

C. Réunion du 27 octobre 2020

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) relève que la proposition de loi à l'examen a été examinée pour la première fois au sein de cette commission en janvier 2020. La proposition de loi à l'examen vise à supprimer un effet secondaire négatif, à savoir que l'avantage fiscal s'accroît à mesure que les émissions de CO₂ du véhicule augmentent. Ces dernières années, ce paramètre d'émission de référence a cependant augmenté en raison de l'accroissement des émissions moyennes de CO₂ résultant du changement effectué par de nombreux utilisateurs qui ont opté davantage pour une voiture à essence que pour une voiture diesel, ce qui entraîne une diminution des émissions de particules fines mais aussi une augmentation des émissions de CO₂. En outre, il existe une nouvelle et meilleure méthode pour mesurer les émissions de CO₂ des voitures et, enfin, on observe dans la société et chez les utilisateurs une tendance à acheter des véhicules plus lourds tels que les SUV.

La proposition de loi à l'examen vise donc à supprimer cette anomalie en établissant dans la loi que le paramètre des émissions de CO₂ ne peut plus augmenter et que la valeur de référence des émissions de CO₂ pour 2020 reste à son niveau de 2019.

Bien qu'il s'agisse d'une petite modification législative, neuf mois ont déjà passé et le membre espère dès lors que la discussion de la proposition de loi à l'examen pourra être clôturée.

L'intervenant indique que l'avis du Conseil d'État a été sollicité et reçu (DOC 55 0904/003). Cet avis comporte une série d'observations qui sont à la base des amendements n°s 2 à 4 (DOC 55 0904/005) présentés par

noodzakelijke, kleine technische aanpassing zo spoedig mogelijk kan worden doorgevoerd.

B. Vergadering van 12 februari 2020

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) geeft toelichting bij het amendement nr. 1 (DOC 55 0904/002) ingediend door *de heer Vanbesien c.s.* Dit amendement strekt ertoe om wijzigingen aan te brengen in artikel 3 van dit wetsvoorstel teneinde de referentiewaarden van de CO₂-uitstoot aan te passen naar de referentie-uitstoot van het jaar 2019 in plaats van het jaar 2018 zoals oorspronkelijk voorzien in artikel 3 van het voorliggend wetsvoorstel.

De spreker gaat via dit amendement in op opmerkingen van andere commissieleden die er terecht op wezen dat de integratie van het referentiejaar 2018 zou leiden tot een stijging van de belastingdruk.

C. Vergadering van 27 oktober 2020

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat het voorliggend wetsvoorstel voor het eerst binnen deze commissie besproken werd in januari 2020. Het voorliggend wetsvoorstel beoogt een negatief neveneffect te schrappen waarbij het belastingvoordeel toeneemt naarmate de CO₂-uitstoot van de wagen stijgt. De afgelopen jaren is deze referentie-uitstootparameter echter gestegen omwille van de verhoging van deze gemiddelde CO₂-uitstoot ten gevolge van de wissel die veel gebruikers maken door meer te opteren voor een benzinewagen dan een dieselwagen waardoor er minder fijn stof wordt uitgestoten maar waardoor echter wel de CO₂-uitstoot stijgt. Daarnaast is er een nieuwe en betere methode om de CO₂-uitstoot van wagens te meten en ten slotte is er een tendens in de samenleving en bij de gebruikers om zwaardere voertuigen aan te schaffen zoals de SUV's.

Het voorliggend wetsvoorstel beoogt dan ook om deze anomalie te schrappen door wettelijk vast te leggen dat de parameter betreffende de CO₂-uitstoot niet meer mag stijgen en dat de referentiewaarde inzake de CO₂-uitstoot dezelfde blijft in 2020 zoals hij was voor het jaar 2019.

Hoewel het een kleine, wettelijke aanpassing betreft zijn er reeds 9 maanden verstreken en de spreker hoopt dan ook dat de bespreking van het voorliggend wetsvoorstel kan afgerond worden.

De spreker stipt aan dat er een advies werd ingewonnen en ontvangen bij de Raad van State (DOC 55 0904/003). Dit advies bevat een aantal opmerkingen die als basis dienen voor de amendementen

M. Vanbesien et consorts. Il ajoute que l'amendement n° 1 (DOC 55 0904/002) présenté par *M. Vanbesien et consorts* devient par conséquent sans objet et qu'il est retiré par ses auteurs.

M. Christian Leysen (Open Vld) indique que son groupe adoptera la proposition de loi à l'examen, moyennant les modifications apportées par les amendements n°s 2 à 4 (DOC 55 0904/005).

M. Sander Loones (N-VA) préconise de joindre la proposition de loi de *M. Vanbesien* aux travaux en cours dans le cadre de la redéfinition des paramètres en matière d'émissions de CO₂. Cette jonction devrait permettre d'éviter des incohérences qui risqueraient d'entraîner une augmentation d'impôt.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) indique que la proposition de loi à l'examen ne porte pas sur une augmentation d'impôt mais qu'elle corrige simplement une anomalie isolée de la législation et qu'elle se distingue des autres initiatives développées par le gouvernement à cet égard. Il est important de voter la proposition de loi à l'examen avant la fin de l'année, sans quoi l'exercice fiscal auquel elle se rapporte aura expiré.

Cette anomalie a entraîné une réduction du montant de l'avantage de toute nature en 2019, générant une augmentation inattendue de l'avantage fiscal pour les utilisateurs, malgré les émissions de CO₂ plus élevées des voitures de société concernées. Si la proposition de loi à l'examen est adoptée, la réduction d'impôt supplémentaire sur laquelle les utilisateurs n'ont eux-mêmes pas compté ne se réalisera pas en 2020, et les utilisateurs concernés paieront le même montant que l'année précédente.

M. Wouter Vermeersch (VB) souligne que les modifications proposées dans la proposition de loi à l'examen figurent déjà dans un arrêté royal datant de décembre 2019 relatif à la même question.

L'intervenant indique que, dès lors que le niveau moyen des émissions de CO₂ des voitures de société a augmenté, la valeur de référence en matière d'émissions de CO₂ doit également être revue à la hausse afin de permettre le bénéfice d'un avantage fiscal.

nrs. 2 tot 4 (DOC 55 0904/005) ingediend door *heer Vanbesien c.s.* Hij wijst er tevens op dat het amendement nr. 1 (DOC 55 0904/002) ingediend door *de heer Vanbesien c.s.* hierdoor komt te vervallen en door de spreker wordt ingetrokken.

De heer Christian Leysen (Open Vld) merkt op dat zijn fractie het voorliggend wetsvoorstel mits de aanpassingen op basis van *de amendementen nrs. 2 tot 4* (DOC 55 0904/005) zal goedkeuren.

De heer Sander Loones (N-VA) pleit ervoor om het wetsvoorstel van de heer Vanbesien te koppelen aan de werkzaamheden die thans plaatsvinden in het kader van de hertekening van de parameters inzake CO₂-uitstoot. Deze koppeling kan ervoor zorgen dat er geen inconsistenties zullen plaatsvinden die tot een belastingverhoging kunnen leiden.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat het voorliggend wetsvoorstel geen belastingverhoging betreft maar louter een losstaande anomalie in de wetgeving corrigeert en los staat van de andere initiatieven die hieromtrent in de schoot van de regering ontwikkeld worden. Het is belangrijk om dit wetsvoorstel te stemmen voor het einde van het jaar omdat anders het fiscale jaar, waarop het wetsvoorstel van toepassing is, zal verstrekken zijn.

Deze anomalie heeft ervoor gezorgd dat het bedrag van het voordeel van alle aard werd verlaagd in 2019 waardoor het belastingvoordeel voor de gebruikers onverwacht werd verhoogd ondanks de hogere CO₂-uitstoot van de betrokken bedrijfswagens. Indien dit wetsvoorstel wordt aangenomen zal de extra belastingverlaging waarop de gebruikers zelf niet gerekend hebben zich niet realiseren in het jaar 2020 waardoor de betrokken gebruikers evenveel betalen als het jaar daarvoor.

De heer Wouter Vermeersch (VB) merkt op dat de wijzigingen die worden voorgesteld in het voorliggend wetsvoorstel reeds zijn opgenomen in een koninklijk besluit ter zake dat dateert van december 2019.

De spreker stipt aan dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de bedrijfswagens is gestegen waardoor de referentiewaarde inzake de CO₂-uitstoot ook moet stijgen zodat er een fiscaal voordeel gerealiseerd wordt.

Par ailleurs, l'intervenant souligne qu'il n'approuvera pas non plus *les amendements n^{os} 2 à 4* (DOC 55 0904/005), dès lors que les auteurs de ces amendements opèrent un choix opportuniste en apportant uniquement des modifications aux paramètres et à l'avantage fiscal en cas de diminution des émissions de CO₂.

De plus, un arrêté royal relatif à cette question a déjà été publié en décembre 2019, ce qui fait craindre à l'intervenant que l'adoption de la proposition de loi à l'examen aura pour conséquence que l'application dudit arrêté devra être modifiée rétroactivement. Cette modification impliquera une surcharge administrative significative pour les secrétariats sociaux en raison de l'adoption tardive de cette proposition de loi et de son effet rétroactif.

Le groupe de l'intervenant n'approuvera dès lors ni la proposition de loi à l'examen ni les amendements y afférents.

M. Sander Loones (N-VA) indique que *M. Vanbesien* reconnaît dans son intervention que l'adoption de la proposition de loi à l'examen diminuera l'avantage fiscal et augmentera l'imposition des travailleurs concernés.

L'intervenant indique ensuite qu'une modification des paramètres des valeurs de référence en matière d'émissions de CO₂ s'annonce, laquelle constituera un durcissement significatif de la législation et donc une augmentation d'impôt. Son groupe ne peut dès lors pas approuver la proposition de loi à l'examen, qui prévoit une augmentation d'impôt.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) souligne que l'intervention de *M. Loones* illustre précisément l'anomalie actuellement contenue dans la loi en vigueur: des émissions de CO₂ plus élevées donnent droit à un avantage fiscal plus important et à une réduction des taxes pour les travailleurs. Telle n'a cependant jamais été l'intention du législateur. L'augmentation des émissions de CO₂ aurait d'ailleurs pour conséquence que l'avantage fiscal augmenterait d'année en année, ce qui ne correspondrait absolument pas aux intentions du législateur.

M. Sander Loones (N-VA) fait observer que les autorités flamandes introduisent un régime comparable dans le cadre de la fiscalité automobile sans toutefois qu'il s'accompagne d'une augmentation des taxes pour le propriétaire du véhicule.

L'intervenant rappelle qu'il craint que la disjonction de la proposition de loi à l'examen des projets visant

Daarnaast merkt de spreker op dat hij *de amendementen nrs. 2 tot 4* (DOC 55 0904/005) ook niet zal goedkeuren omdat de indieners van deze amendementen zich bezondigen aan *cherry picking* waarbij zij enkel wijzigingen aan de parameters en het fiscaal voordeel aanbrengen wanneer de CO₂-uitstoot daalt.

Bovendien was er reeds in december 2019 een koninklijk besluit ter zake verschenen, waardoor de spreker vreest dat de goedkeuring van het voorliggend wetsvoorstel ervoor zal zorgen dat de toepassing retroactief zal moeten aangepast worden. Deze aanpassing zal een enorme administratieve rompslomp teweegbrengen voor de sociale secretariaten omwille van de laattijdige goedkeuring van dit wetsvoorstel en haar retroactieve werking.

De fractie van de spreker zal het wetsvoorstel en de amendementen bijgevolg niet goedkeuren.

De heer Sander Loones (N-VA) stipt aan dat de heer Vanbesien in zijn tussenkomst toegeeft dat bij goedkeuring van het voorliggend wetsvoorstel het fiscaal voordeel daalt en de belasting voor de betrokken werknemers zal stijgen.

Daarnaast wijst de spreker erop dat er een wijziging van de parameters van de referentiewaarden inzake CO₂-uitstoot in het verschiet ligt die een heuse verstrenging is en dus een belastingverhoging zullen betekenen. Bijgevolg kan zijn fractie dit wetsvoorstel, dat een belastingverhoging bevat, niet goedkeuren.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) benadrukt dat de tussenkomst van de heer Loones net de anomalie aantoonde die thans in de huidige wetgeving vervat zit, met name dat een hogere CO₂-uitstoot aanleiding geeft tot een groter fiscaal voordeel en een lagere belasting voor de werknemers. Deze anomalie is echter nooit de intentie van de wetgever geweest. De verdere toename van de CO₂-uitstoot zal er trouwens toe leiden dat het fiscaal voordeel jaar na jaar groter zal worden en dat was hoegenaamd niet de bedoeling van de wetgever.

De heer Sander Loones (N-VA) merkt op dat de Vlaamse overheid een vergelijkbaar systeem introduceert in het kader van de autofiscaliteit zonder evenwel een verhoging van de belastingen voor de auto-eigenaar te veroorzaken.

Daarnaast herhaalt de spreker zijn vrees dat de loskoppeling van dit wetsvoorstel met de plannen om de

à durcir les normes d'émissions entraîne une double augmentation des charges pour les utilisateurs de voitures de société.

Mme Marie-Christine Marghem (MR) se demande si le texte de la proposition de loi, y compris les *amendements n^{os} 2 à 4* (DOC 55 0904/005), vise à décourager le recours au régime des voitures de société ou à encourager les utilisateurs actuels et à venir du régime des voitures de société à opter pour un véhicule plus économique et écologique afin d'accélérer le verdissement du parc des voitures de société.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) fait observer que le système actuellement appliqué pour calculer l'avantage de toute nature prévoit déjà des paramètres visant à inciter les utilisateurs à acheter une voiture plus écologique en réduisant le montant de l'avantage de toute nature. Il est toutefois vrai que l'un de ces paramètres, à savoir les émissions de référence- CO_2 , a augmenté ces dernières années, si bien que certaines voitures plus polluantes sont soudainement moins taxées parce qu'elles sont devenues proportionnellement plus "propres".

Lors de la mise en œuvre de ce système, le législateur était parti du principe que la valeur de référence globale des émissions de CO_2 n'augmenterait jamais en raison du verdissement croissant de la production automobile mais cette tendance ne s'est pas poursuivie. Une anomalie imprévue s'est ainsi insinuée dans la législation en vigueur.

L'intervenant signale en outre que cette adaptation coûtera, en moyenne, 50 euros par an aux utilisateurs de voitures de société. Il estime qu'il ne s'agit pas d'un prix particulièrement élevé à payer pour corriger cette aberration.

M. Wouter Vermeersch (VB) estime que ce faible montant est disproportionné par rapport au volume de travail considérable que cette adaptation tardive entraînera pour les secrétariats sociaux.

L'intervenant indique en outre que la plus grande partie des voitures de société sont utilisées en Flandre, ce qui aura pour conséquence que cette hausse des charges sera supportée par les travailleurs flamands. L'intervenant estime qu'il s'agit d'une raison de plus de ne pas adopter la proposition de loi à l'examen.

M. Christian Leysen (Open Vld) indique que la proposition de loi à l'examen est en réalité une proposition de

uitstootnormen te verstrengen zal leiden tot een dubbele lastenverhoging voor de gebruikers van de bedrijfswagens.

Mevrouw Marie-Christine Marghem (MR) vraagt zich af of de tekst van het wetsvoorstel, hierbij inbegrepen de voorgestelde *amendementen nrs. 2 tot 4* (DOC 55 0904/005), gericht is op het ontraden van het gebruik van het systeem van bedrijfswagens of erop gericht is om de huidige en toekomstige gebruikers van het systeem van de bedrijfswagens aan te sporen om een meer zuinige en milieuvriendelijke bedrijfswagen te kiezen teneinde de vergroening van het bedrijfswagenpark te versnellen.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) wijst erop dat het huidige systeem om het voordeel van alle aard te berekenen reeds een aantal parameters bevat om mensen aan te sporen om een meer milieuvriendelijke wagen te kopen door het bedrag van het voordeel van alle aard dan ook lager te berekenen. Het is echter zo dat één van die parameters, met name de referentiewaarde van de CO_2 -uitstoot, de afgelopen jaren is gestegen waardoor meer vervuilende wagens plots minder worden belast omdat ze verhoudingsgewijs "groener" geworden waren.

De wetgever was er bij de implementatie van het systeem vanuit gegaan dat de globale referentiewaarde van de CO_2 -uitstoot nooit zou stijgen omwille van de verdere vergroening van de autoproductie maar deze tendens heeft zich niet doorgezet. Op die manier heeft zich een onvoorziene anomalie genesteld in de huidige wetgeving.

Daarnaast wijst de spreker erop dat deze aanpassing de gebruikers van de bedrijfswagen gemiddeld 50 euro op jaarbasis zal kosten. Hij meent dat dit geen bijzonder hoge kostprijs is om deze aberratie te corrigeren.

De heer Wouter Vermeersch (VB) meent dat dit kleine bedrag onvoldoende in verhouding staat tot de enorme rompslomp die deze laattijdige aanpassing zal teweegbrengen bij de sociale secretariaten.

Bovendien wijst de spreker erop dat het merendeel van de bedrijfswagens in Vlaanderen operationeel zijn waardoor deze lastenverhoging in de schoenen van de Vlaamse werknemer zal geschoven worden. Dit is een bijkomende reden voor de spreker om dit wetsvoorstel niet goed te keuren.

De heer Christian Leysen (Open Vld) wijst erop dat het voorliggend wetsvoorstel eigenlijk een reparatiewet

loi de réparation qui vise à rectifier une anomalie. Il s'agit simplement d'appliquer correctement l'esprit de la loi.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) signale que l'adoption de la proposition de loi à l'examen ne donnera pas plus de travail aux secrétariats sociaux car ceux-ci ne doivent établir une fiche pour le calcul de l'avantage de toute nature qu'une fois par an au début de l'année suivant l'année de revenus. Le moment de l'adoption de la proposition de loi à l'examen n'a dès lors pas d'importance.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) ne comprend pas les protestations de ses collègues à l'égard de la proposition de loi à l'examen. Le véritable coupable de la distorsion du paramètre relatif aux émissions de CO₂, c'est l'industrie automobile européenne, qui a manipulé les valeurs des émissions de CO₂, ce qui a entraîné une nouvelle hausse de ces émissions globales, contrairement aux prévisions générales en vigueur au moment où le législateur a appliqué ce paramètre.

La loi proposée est une loi de réparation qui vise à apporter les corrections nécessaires pour neutraliser les tricheries de l'industrie automobile et donc à procéder à un ajustement fiscal à l'égard de l'ensemble des contribuables de notre pays.

M. Wouter Vermeersch (VB) souligne qu'un arrêté royal a déjà été pris en la matière en décembre 2019 et que la modification législative proposée risque de créer la confusion et d'entraîner une charge administrative supplémentaire.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article règle le fondement constitutionnel de la proposition de loi et ne donne lieu à aucune observation

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

Art. 2

M. Dieter Vanbesien et consorts présentent l'amendement n° 2 (DOC 55 0904/005), qui tend à remplacer l'article 2. Cet amendement donne suite à la suggestion formulée dans l'avis du Conseil d'État (DOC 55 0904/003) et veille à faire en sorte que l'utilisation à des fins

is die erop gericht is om een scheefgegroeide situatie recht te trekken. Het gaat simpelweg om een correcte toepassing van de geest van de wet.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) wijst erop dat de goedkeuring van dit wetsvoorstel geen extra werk zal veroorzaken voor de sociale secretariaten omdat zij slechts eenmaal per jaar een fiche voor de berekening van het voordeel alle aard moeten opmaken aan het begin van het jaar volgend op het inkomstenjaar. Bijgevolg is de timing van de goedkeuring van dit wetsvoorstel irrelevant.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) begrijpt het protest van zijn collega's ten aanzien van dit wetsvoorstel niet. De werkelijke schuldige voor de scheefftrekking van de parameter inzake CO₂-uitstoot is de Europese auto-industrie die gesjoemeld heeft met de waarden van de CO₂-uitstoot waardoor die globale CO₂-uitstoot opnieuw is gestegen in tegenstelling tot de algemene verwachting op het ogenblik dat de wetgever deze parameter heeft geïmplementeerd.

Dit wetsvoorstel is een reparatiewet die erop gericht is om de nodige correcties uit te voeren teneinde het bedrog van de auto-industrie te neutraliseren en op die manier een fiscale correctie door te voeren ten aanzien van alle belastingplichtigen in dit land.

De heer Wouter Vermeersch (VB) wijst erop dat er in december 2019 reeds een koninklijk besluit werd genomen ter zake en dat bijgevolg deze wetswijziging voor eventuele verwarring en bijkomende administratieve rompslomp zal zorgen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel regelt de grondwettelijke grondslag van het wetsvoorstel en geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Er wordt een amendement nr. 2 (DOC 55 0904/005) ingediend door *de heer Dieter Vanbesien c.s.* dat ertoe strekt artikel 2 te vervangen teneinde de suggestie vervat in het advies van de Raad van State (DOC 55 0904/003) te hernemen zodoende ervoor te zorgen dat de fiscale

personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition bénéficie en 2020 d'un traitement fiscal identique à ce qu'il était en 2019.

L'amendement n° 2 est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 3

M. Dieter Vanbesien et consorts présentent l'amendement n° 1 (DOC 55 0904/002), qui tend à remplacer respectivement les nombres "105" et "86" par les nombres "107" et "88", pour faire en sorte que le traitement fiscal en 2020 de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition soit égal à celui de 2019.

L'amendement n° 1 est retiré.

M. Dieter Vanbesien et consorts présentent l'amendement n° 3 (DOC 55 0904/005), qui tend à remplacer l'article 3 en vue de donner suite à une observation du Conseil d'État. Dès lors que les émissions de référence-2 ont déjà été fixées pour l'année civile 2020 par l'arrêté royal du 3 décembre 2019, mais qu'elles ne sont pas compatibles avec le dispositif en projet, l'amendement prévoit le retrait de l'arrêté royal concerné.

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 4

M. Dieter Vanbesien et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 55 0904/005), qui tend à remplacer l'article 4 en vue de donner suite à une observation technique du Conseil d'État.

L'amendement n° 4 est adopté par 10 voix contre 4.

*
* *

behandeling van het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig in 2020 gelijk blijft aan die van 2019.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 3

Er wordt een amendement nr. 1 (DOC 55 0904/002) ingediend door *de heer Dieter Vanbesien c.s.* dat ertoe strekt de getallen "105" en "86" respectievelijk te vervangen door de getallen "107" en "88" teneinde ervoor te zorgen dat de fiscale behandeling van het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig in 2020 gelijk blijft aan die van 2019.

Amendement nr. 1 wordt ingetrokken.

Er wordt een amendement nr. 3 (DOC 55 0904/005) ingediend door *de heer Dieter Vanbesien c.s.* dat ertoe strekt artikel 3 te vervangen teneinde tegemoet te komen aan een opmerking van de Raad van State. Vermits de referentie-CO₂-uitstootwaarden voor het kalenderjaar 2020 reeds zijn bepaald bij het koninklijk besluit van 3 december 2019 maar niet compatibel zijn met de voorgestelde regeling, wordt het desbetreffend koninklijk besluit aan de hand van dit amendement ingetrokken.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 4

Er wordt een amendement nr. 4 (DOC 55 0904/005) ingediend door *de heer Dieter Vanbesien c.s.* dat ertoe strekt artikel 4 te vervangen teneinde tegemoet te komen aan een technische opmerking van de Raad van State.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

*
* *

À la demande de *M. Sander Loones (N-VA)*, la commission décide, en application de l'article 83.1 du Règlement, de procéder à une deuxième lecture des articles adoptés de la proposition de loi avec une note de légistique des services.

Les rapporteurs, La présidente,

Jan BERTELS Marie-Christine MARGHEM
Joris VANDENBROUCKE

Op verzoek van de heer *Sander Loones (N-VA)* beslist de commissie, met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement, tot een tweede lezing van de aangenomen artikelen van het wetsvoorstel over te gaan met een legistieke nota van de diensten.

De rapporteurs, De voorzitter,

Jan BERTELS Marie-Christine MARGHEM
Joris VANDENBROUCKE