

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 septembre 2021

PROJET DE LOI

**organisant le verdissement fiscal et
social de la mobilité**

AMENDEMENTS

Voir:

Doc 55 **2170/ (2020/2021)**:
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 september 2021

WETSONTWERP

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

AMENDEMENTEN

Zie:

Doc 55 **2170/ (2020/2021)**:
001: Wetsontwerp.

05268

N° 1 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 13

Dans l'article 64^{quater} proposé, remplacer l'alinéa 2, par ce qui suit:

“La déduction majorée prévue à l'alinéa 1^{er} s'applique:

— uniquement lorsque la borne de recharge est amortie de façon linéaire sur au moins cinq périodes imposables;

— uniquement lorsque, pour les dépenses relatives à la borne de recharge, il n'est pas fait usage de la déduction pour investissement pour infrastructure de recharge électrique visée à l'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, e);

— au plus tôt à partir de l'exercice d'imposition se rattachant à la période imposable au cours de laquelle la borne de recharge est opérationnelle et accessible au public;

— pour ce qui concerne les exercices d'imposition ultérieurs, uniquement pour ceux se rattachant à une période imposable pendant laquelle il est satisfait durant toute la période à la condition visée à l'alinéa 3, premier tiret, sans tenir compte des inaccessibilités indépendantes de la volonté du contribuable.”

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, une série de conditions d'application relatives à la déduction majorée des bornes de recharge pour véhicules électriques sont ajoutées ou explicitement précisées.

L'objectif de cette déduction majorée est de provoquer une accélération de l'installation de bornes de recharge accessibles au public par les entreprises. Pour ce faire, un avantage fiscal est prévu qui diminue avec le temps. Vu l'avantage fiscal élevé, il est donc également important que l'atteinte de l'objectif de la présente mesure soit assurée le plus possible. Des conditions supplémentaires sont reprises

Nr. 1 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 13

In het voorgestelde artikel 64^{quater}, het tweede lid vervangen als volgt:

“De in het eerste lid bedoelde verhoogde aftrek is van toepassing:

— slechts wanneer het laadstation lineair over minstens vijf belastbare tijdperken wordt afgeschreven;

— slechts wanneer voor de uitgaven met betrekking tot het laadstation geen aanspraak wordt gemaakt op de in artikel 69, § 1, eerste lid, 2°, e), bedoelde investeringsaftrek voor elektrische laadinfrastructuur;

— ten vroegste vanaf het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het laadstation operationeel en publiek toegankelijk is;

— wat de daaropvolgende aanslagjaren betreft, slechts voor deze verbonden met een belastbaar tijdperk waarvoor gedurende het hele tijdperk aan de in het derde lid, eerste streepje, bedoelde voorwaarde is voldaan, zonder rekening te houden met ontoegankelijkheden veroorzaakt buiten de wil van de belastingplichtige om.”

VERANTWOORDING

Via dit amendement worden een aantal toepassingsvoorwaarden met betrekking tot de verhoogde aftrek voor laadstations voor elektrische wagens toegevoegd of expliciet verduidelijkt.

De doelstelling van deze verhoogde aftrek is om een versnelling te zetten op de installatie van publiek toegankelijke laadstations door ondernemingen. Om dit te verwezenlijken wordt een in de tijd afnemend fiscaal voordeel ingevoerd. Het is, door dit grote fiscale voordeel, dan ook belangrijk dat het behalen van de doelstelling van deze maatregel zoveel mogelijk wordt verzekerd. Er worden daarom een aantal extra

dans l'article 64^{quater}, alinéa 2, CIR 92, à cette fin. Ainsi, il est important que la borne de recharge du moment qu'elle est opérationnelle et accessible au public, reste accessible au public. Afin de pouvoir bénéficier de la déduction majorée pour une période imposable, l'entreprise devra donc également rendre la borne de recharge accessible au public durant toute la période imposable, sauf dans celle durant laquelle la borne de recharge est devenue opérationnelle et accessible, de la façon décrite à l'article 64^{quater}, alinéa 3, premier tiret, CIR 92. Il ne sera pour cela pas tenu compte des interruptions de l'accessibilité indépendantes de la volonté de l'entreprise, par exemple les pannes d'électricité, des travaux publics ou des catastrophes naturelles. Dès que l'entreprise choisit de ne plus mettre la borne de recharge ouverte au public, elle ne peut plus bénéficier de la déduction majorée pour cette période imposable. Si la borne de recharge est de nouveau accessible au public lors d'une période imposable ultérieure, l'entreprise pourra de nouveau bénéficier de la déduction majorée à condition que la borne de recharge soit accessible au public durant toute la période.

Afin d'avoir une période d'accessibilité au public assez longue, l'on impose la condition que la borne de recharge soit amortie linéairement sur au moins cinq périodes imposables. Il est important de souligner ici qu'il s'agit d'un minimum, et que, si la durée de vie économique estimée de l'actif est plus élevée que cinq ans, il devra évidemment être amorti sur une plus longue période.

Ensuite, il est explicitement prévu dans le texte légal que cette déduction majorée et la déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'infrastructure de recharge électrique introduite par l'article 21 du projet de loi, ne sont pas cumulables. Ces deux mesures fiscales sont a priori soumises à un champ d'application matériel différent, à savoir des véhicules personnels pour l'une et des camions pour l'autre. Dans certains cas toutefois, il serait tout de même possible qu'une borne de recharge puisse entrer en considération tant pour la déduction majorée que pour la déduction pour investissements introduite par le projet de loi. Étant donné que l'intention n'a jamais été que les deux

voorwaarden opgenomen in artikel 64^{quater}, tweede lid, WIB 92. Zo is het belangrijk dat het laadstation vanaf het moment dat het operationeel en publiek toegankelijk is, ook publiek toegankelijk blijft. Om aanspraak te kunnen maken op de verhoogde aftrek voor een belastbaar tijdperk zal de onderneming het laadstation dan ook gedurende het hele belastbaar tijdperk, behalve in datgene waarin het laadstation operationeel en publiek toegankelijk is geworden, op de wijze als uiteengezet in artikel 64^{quater}, derde lid, eerste streepje, WIB 92 open moeten stellen voor het publiek. Er zal daarbij geen rekening worden gehouden met onderbrekingen van de toegankelijkheid veroorzaakt buiten de wil van de onderneming om, bijvoorbeeld door elektriciteitspannes, openbare werken en rampen. Van zodra de onderneming ervoor kiest het laadstation niet meer open te stellen voor het publiek, kan zij geen aanspraak meer maken op de verhoogde aftrek voor dat belastbaar tijdperk. Indien het laadstation in een later belastbaar tijdperk opnieuw publiek toegankelijk wordt, kan de onderneming terug aanspraak maken op de verhoogde aftrek op voorwaarde dat het laadstation gedurende het hele tijdperk publiek toegankelijk is.

Om ook een voldoende lange periode van publieke toegankelijkheid te bekomen, wordt de voorwaarde opgelegd dat het laadstation lineair wordt afgeschreven over minimum vijf belastbare tijdperken. Hierbij is het belangrijk dat het om een minimum gaat en dat, indien de geschatte economische levensduur van het actief meer bedraagt dan vijf jaar, er uiteraard ook over een langere termijn zal moeten worden afgeschreven.

Verder wordt expliciet in de wettekst opgenomen dat deze verhoogde aftrek en de via artikel 21 van het wetsontwerp ingevoerde investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur, niet combineerbaar zijn. Beide fiscale maatregelen zijn ontworpen met een apart materieel toepassingsgebied voor ogen, namelijk personenwagens voor de ene en vrachtwagens voor de andere. In bepaalde gevallen zou het echter toch mogelijk zijn dat een laadstation in aanmerking kan komen voor zowel de verhoogde kostenaftrek als de via het wetsontwerp ingevoerde investeringsaftrek. Omdat het nooit de bedoeling was dat beide fiscale voordelen zouden worden gecumuleerd, wordt

avantages fiscaux puissent être cumulés, l'interdiction est explicitement reprise dans l'alinéa 2 de l'article 64^{quater}, CIR 92 en projet.

het verbod daartoe uitdrukkelijk opgenomen in het tweede lid van het ontworpen artikel 64^{quater}, WIB 92.

Jef VAN den BERGH (CD&V)
Ahmed LAAOUEJ (PS)
Marie-Christine MARGHEM (MR)
Gilles VANDEN BURRE (Ecolo-Groen)
Christian LEYSEN (Open Vld)
Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)
Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)

N° 2 DE M. **DONNÉ**

Art. 3

Dans le 3°, dans l'alinéa proposé, insérer les mots *“un véhicule hybride rechargeable autre que ceux visés à l'alinéa 4 ou”* **entre les mots** *“sauf si cela concerne”* **et les mots** *“un véhicule qui n'émet pas de CO₂”*.

Nr. 2 VAN DE HEER **DONNÉ**

Art. 3

In de bepaling onder 3°, in het voorgestelde lid, tussen de woorden *“tenzij het”* **en de woorden** *“een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot”*, **de woorden** *“een oplaadbaar hybridevoertuig betreft andere dan in het vierde lid of”* **invoegen.**

Joy **DONNÉ** (N-VA)

N° 3 DE M. **DONNÉ**

Art. 10

Dans l'article 550, alinéa 4, proposé, insérer les mots "un véhicule hybride rechargeable autre que ceux visés à l'alinéa 5 ou" entre les mots "sauf si cela concerne" et les mots "un véhicule qui n'émet pas de CO₂".

Nr. 3 VAN DE HEER **DONNÉ**

Art. 10

In het voorgestelde artikel 550, vierde lid, tussen de woorden "tenzij het" en de woorden "een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot", de woorden "een oplaadbaar hybridevoertuig betreft andere dan in het vijfde lid of" invoegen.

Joy **DONNÉ** (N-VA)

N° 4 DE M. DONNÉ

Art. 11

Apporter les modifications suivantes:

- a) supprimer le 2°;**
- b) supprimer le 3°;**
- c) supprimer le 5°.**

JUSTIFICATION (AMENDEMENTS N°S 2 À 4)

L'amendement tend à maintenir la déduction actuelle des frais professionnels pour les voitures de société hybrides rechargeables achetées ou prises en leasing pendant la phase transitoire, du 1er juillet 2023 au 31 décembre 2025.

L'offre de voitures électriques reste relativement chère et limitée. Pour ceux qui possèdent une voiture de société dont le prix catalogue est inférieur à 25 000 euros, il n'y a guère de choix de voitures électriques bon marché offrant une autonomie décente. Le projet de loi incite les travailleurs salariés et indépendants à acquérir une voiture électrique plus chère. Pour les travailleurs appartenant à la catégorie des bas salaires, l'alternative à leur voiture de société actuelle équipée d'un moteur à combustion ne sera pas une voiture de société électrique, mais un salaire fortement taxé.

Les personnes qui habitent en ville n'ont souvent pas la possibilité d'installer une borne de recharge privée. Les bornes de recharge publiques du quartier ne seront par ailleurs disponibles que dans une mesure limitée. Ces travailleurs, chefs d'entreprise et indépendants ne pourront donc recharger facilement une voiture électrique qu'au travail. Une voiture hybride devrait permettre la transition de l'infrastructure de recharge actuelle vers un réseau mieux développé de bornes de recharge. Le développement de ce réseau de bornes de recharge est de surcroît très dépendant des investissements du gouvernement dans le réseau électrique. À Bruxelles, 80 % du réseau électrique est en 230 volts, alors que 400 volts sont nécessaires pour une borne de recharge publique. Une voiture hybride fonctionnant à l'essence ou au diesel permettrait de remédier aux lacunes du réseau de bornes de recharge.

Les voitures hybrides sont également un complément nécessaire à l'offre actuelle, coûteuse et limitée, de voitures

Nr. 4 VAN DE HEER DONNÉ

Art. 11

De volgende wijzigingen aanbrengen:

- a) de bepaling onder 2° weglaten;**
- b) de bepaling onder 3° weglaten;**
- c) de bepaling onder 5° weglaten.**

VERANTWOORDING (AMENDEMENTEN NR. 2 TOT 4)

Het amendement beoogt de huidige aftrek van beroepskosten voor oplaadbaar hybride bedrijfswagens aangekocht of geleased in de overgangsfase, vanaf 1 juli 2023 tot 31 december 2025, te behouden.

Het aanbod van elektrische wagens blijft relatief duur en is beperkt. Voor wie een bedrijfswagen heeft met een catalogusprijs lager dan 25 000 euro, is er amper keuze uit goedkope elektrische wagens met een deftig rijbereik. Het wetsontwerp duwt werknemers en zelfstandigen naar een duurdere elektrische wagen. Voor werknemers in een lage looncategorie zal het alternatief voor hun huidige bedrijfswagen met brandstofmotor geen elektrische bedrijfswagen zijn maar zwaar belast loon.

Mensen die in de stad wonen hebben vaak geen mogelijkheid tot het plaatsen van een private laadpaal. Publieke laadpalen in de buurt zullen ook nog maar beperkt beschikbaar zijn. Deze werknemers, bedrijfsleiders en zelfstandigen zullen daardoor alleen maar op het werk een elektrische wagen gemakkelijk kunnen opladen. Een hybride wagen moet de overbrugging kunnen maken tussen de huidige laadinfrastructuur en een beter uitgebouwd netwerk van laadpalen. De uitbouw van dat laadpaalnetwerk is bovendien erg afhankelijk van de investeringen in het elektriciteitsnet door de overheid. In Brussel is 80 % van het elektriciteitsnet 230 volt, terwijl 400 volt nodig is voor een openbare laadpaal. De gaten in het laadpalennetwerk kunnen met een hybride wagen op benzine of diesel worden dichtgereden.

Hybride wagens zijn tevens een noodzakelijke aanvulling op het huidige dure en beperkte aanbod van zuivere

purement électriques. Les nouveaux modèles de voitures exclusivement électriques qui ont été annoncés pour la période allant jusqu'à 2025 n'offrent en outre qu'une autonomie limitée. Les voitures hybrides permettent d'éviter la peur de la panne de batterie.

Nous maintenons le plafond de déduction de 50 % sur les carburants pour les voitures hybrides rechargeables achetées à partir du 1er janvier 2023, afin d'encourager la conduite électrique avec une voiture hybride.

elektrische wagens. Ook de nieuwe aangekondigde modellen van zuiver elektrische wagens, die tot 2025 op de markt komen, hebben maar een beperkte rijbereik. Hybride wagens moeten "laadschrik" voorkomen.

De aftrekbeperking van de motorbrandstoffen tot 50 % voor vanaf 1 januari 2023 aangeschafte oplaadbaar hybride wagens behouden wij zodat elektrisch rijden met hybride wagen wordt aangemoedigd.

Joy DONNÉ (N-VA)