

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

14 septembre 2021

PROJET DE LOI
**organisant le verdissement fiscal et
social de la mobilité**

SOMMAIRE	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs.....	4
Avant-projet	27
Analyse d'impact	43
Avis du Conseil d'État	56
Projet de loi	66
Coordination des articles – Section fiscale.....	86
Coordination des articles – Affaires sociales.....	168

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

14 september 2021

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

INHOUD	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	27
Impactanalyse	49
Advies van de Raad van State.....	56
Wetsontwerp	66
Coördinatie van de artikelen – Fiscaal luik	126
Coördinatie van de artikelen – Sociale Zaken	173

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

**DE URGENTIEVERKLARING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

05221

<i>Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 14 septembre 2021.</i>	<i>De regering heeft dit wetsontwerp op 14 september 2021 ingediend.</i>
<i>Le "bon à tirer" a été reçu à la Chambre le 14 septembre 2021.</i>	<i>De "goedkeuring tot drukken" werd op 14 september 2021 door de Kamer ontvangen.</i>

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

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

RÉSUMÉ**SAMENVATTING**

Le présent projet prévoit le verdissement fiscal et social de la mobilité.

Het voorliggende ontwerp voorziet in de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL**TITRE 1^{ER}***Disposition générale***Article 1^{er}**

Conformément à l'article 83 de la Constitution, le présent article précise que cette loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

TITRE 2*Finances***CHAPITRE 1^{er}****Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone****Généralités**

Le régime fiscal et social pour les véhicules d'entreprise constitue une rémunération alternative intéressante pour l'entreprise et le travailleur par rapport au salaire brut. Ce régime constitue cependant également un subside important pour la possession et l'usage d'un véhicule en tant que moyen de déplacement, entraînant des conséquences négatives sur le plan économique, environnemental et social. Les années écoulées, une partie des véhicules d'entreprise ont été systématiquement ajoutés aux ventes de véhicules, raison pour laquelle cela avoisine actuellement près de 700 000 véhicules d'entreprise. En outre, les véhicules d'entreprise sont utilisés plus intensivement pour les déplacements domicile-lieu de travail et pour les déplacements à fin privée, représentant 6 000 kilomètres supplémentaires annuellement. D'après une étude dans "Brussel Studies" en 2019, plus de trois sur dix déplacements domicile-lieu de travail à Bruxelles se produiraient avec des véhicules d'entreprise.

La fiscalité automobile actuelle a, entre autres, contribué à ce que les émissions moyennes de CO₂ des véhicules d'entreprise nouvellement acquis soient descendues en-deçà de celles des véhicules privés. Ainsi la

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING**TITEL 1***Algemene bepaling***Artikel 1**

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet, bepaalt dit artikel dat de wet een door artikel 74 van de Grondwet beoogde aangelegenheid regelt.

TITEL 2*Financiën***HOOFDSTUK 1****Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark****Algemeen**

Het fiscaal en sociaal regime voor bedrijfswagens vormt een interessante alternatieve verloning voor de onderneming en de werknemer in vergelijking met het brutoloon. Dat regime vormt echter ook een belangrijke subsidie voor het bezit en het gebruik van de wagen als vervoermiddel, met negatieve gevolgen op economisch, milieu- en sociaal vlak. De afgelopen jaren is het aandeel van de bedrijfswagens in de autoverkoop stelselmatig toegenomen, waardoor er momenteel bijna 700 000 bedrijfswagens rondrijden. Bovendien worden bedrijfswagens intensiever gebruikt voor woon-werkverplaatsingen en voor private doeleinden, jaarlijks zo'n 6 000 kilometer extra. Volgens een studie in "Brussels Studies" in 2019 zouden meer dan drie op de tien woon-werkverplaatsingen met de wagen in Brussel met bedrijfswagens gebeuren.

De huidige autofiscaliteit heeft er o.a. toe bijgedragen dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van een nieuw aangeschafte bedrijfswagen lager ligt dan die van een privewagen. Zo wordt er sneller gekozen voor een puur

variante électrique a été plus rapidement choisie et ainsi les voitures qui émettent encore du CO₂ sont également devenues, en moyenne, plus économiques. Par ailleurs, le cycle de vie en tant que véhicule d'entreprise est plus court, ce qui accélère davantage la diminution des émissions moyennes de CO₂ de l'ensemble des véhicules d'entreprise. Toutefois, ceci est incomplet au regard des objectifs climatiques européens à remplir d'ici 2030. De plus, la question se pose de savoir s'il y a une marge suffisante pour rendre énergiquement plus efficaces des véhicules dotés d'un moteur à combustion, en tenant compte certainement de la popularité grandissante des grands modèles, comme le SUV.

Compte tenu du nombre élevé des véhicules d'entreprise et de leur usage intensif, et compte tenu de leur diminution insuffisamment rapide des émissions moyennes de CO₂, une modification drastique de la fiscalité automobile s'impose pour s'en assurer. Le nombre d'automobiles ayant un moteur à combustion, lorsque (lui-même) combiné à un moteur électrique ou à un accumulateur, devra d'ici 2030 être plus rapidement abandonné au profit de véhicules sans émission carbone. Ce n'est que de cette manière que seront réalisables les objectifs européens en matière de réduction des émissions de CO₂, dont le transport est la source d'émission la plus importante dans les secteurs dans lesquels la Belgique est encore entièrement responsable.

C'est en raison de cela qu'est mis en œuvre via le présent projet un reverdissement accéléré de notre parc de véhicules d'entreprise. Tous les nouveaux véhicules devront à partir de 2026 rouler sans émission carbone, pour qu'ils puissent encore bénéficier d'un traitement (para)fiscal avantageux. Il n'en résulte aucun interdit, en tant que tel, sur les véhicules d'entreprise qui roulement (partiellement) au combustible fossile. L'avantage complémentaire sur le plan fiscal et social sera entièrement bien supprimé.

Tout comme à l'occasion de l'introduction en 2011 et 2016 de dépenses non admises supplémentaires, c'est-à-dire 17 et 40 p.c. respectivement, de l'avantage de toute nature pour une utilisation personnelle d'un véhicule mis à disposition du travailleur, ce régime est également étendu à l'impôt des personnes morales.

Concrètement, les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026 ayant une émission de CO₂ supérieure à zéro ne seront plus déductibles pour l'employeur.

Les véhicules d'entreprise sans émission carbone achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027 restent fiscalement déductibles à 100 p.c. Pour les véhicules d'entreprise acquis après cette date, la

électrique variant en zijn ook de wagens die nog wel CO₂ uitstoten gemiddeld zuiniger. Daarnaast is de levenscyclus als bedrijfswagen korter, wat de daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle bedrijfwagens samen verder versnelt. Toch is dit in het licht van de tegen 2030 te halen Europese klimaatdoelstellingen onvoldoende. Bovendien rijst de vraag of er nog voldoende rek zit op het zuiniger maken van wagens met een verbrandingsmotor, zeker rekening houdend met de toegenomen populariteit van grotere modellen als de SUV.

Gezien het hoge aantal bedrijfswagens en hun intensive gebruik, en gezien hun onvoldoende snel dalende gemiddelde CO₂-uitstoot, dringt een drastische wijziging van de autofiscaliteit zich dan ook op. Het aandeel van wagens met een verbrandingsmotor, zelfs wanneer ze gecombineerd worden met een elektromotor en een accu, zal tegen 2030 versneld moeten afnemen ten voordele van koolstofemissievrije wagens. Alleen op die manier zullen de Europese doelstellingen inzake reductie van de CO₂-uitstoot, waarbij transport de belangrijkste bron van uitstoot is in de sectoren waar België nog volledig zelf verantwoordelijk is, haalbaar zijn.

Er wordt daarom via dit ontwerp ingezet op een versterkte vergroening van ons bedrijfswagenpark. Alle nieuwe bedrijfswagens zullen vanaf 2026 koolstofemissievrij moeten rijden, opdat ze nog een gunstige (para)fiscale behandeling zullen kunnen genieten. Er komt als zodanig wel geen verbod op bedrijfswagens die (deels) op fossiele brandstof rijden. Het bijhorend voordeel op fiscaal en sociaal vlak zal wel volledig verdwijnen.

Net als bij de invoering in 2011 en 2016 van de extra verworpen uitgave t.b.v. respectievelijk 17 en 40 pct. van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik voor een aan een werknemer ter beschikking gesteld voertuig, wordt deze regeling ook doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting.

Concreet zullen vanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar zijn voor de werkgever.

Koolstofemissievrije bedrijfswagens die vóór 1 januari 2027 zijn aangekocht, geleased of gehuurd, blijven voor 100 pct. fiscaal aftrekbaar. Voor koolstofemissievrije bedrijfswagens die nadien worden aangeschaft, zal

déductibilité fiscale sera limitée. Afin que le verdissement du parc automobile se fasse le plus rapidement possible, cette limitation augmentera plus les véhicules d'entreprise seront acquis tard dans le futur. À cette fin, la déduction existante de 100 p.c. sera diminuée par étapes à partir de 2027, afin d'atteindre une déduction de 67,5 p.c. à partir de 2031.

Suite au point 10 de l'avis n° 69.442/3 du Conseil d'État, il est clarifié que la date d'achat ne correspond pas nécessairement au moment où le contribuable devient le propriétaire économique du véhicule. Les véhicules d'entreprise déjà commandés mais non encore livrés à cette date seront également considérés comme "achetés" pour l'application des dispositions du chapitre 1^{er}. En ce qui concerne les véhicules qui sont pris en leasing opérationnel ou loués, et dont la propriété économique n'est donc pas transférée, la date à laquelle le contrat de leasing ou de location a été conclu sera prise en compte.

La partie des frais qui était limitée fiscalement à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des sociétés, sera taxée au taux de 25 p.c. à l'impôt des personnes morales.

En raison du fait que les nouveaux véhicules d'entreprise s'écoulent souvent après 4 ans via le marché de seconde main vers le parc automobile privé, une plus grande proportion des véhicules d'entreprise sans émission carbone aura également, relativement rapidement, un impact à cet égard.

En réponse aux points 7 et 9 de l'avis du Conseil d'État, il peut être ajouté que cette mesure s'inscrit également dans la politique énergétique fédérale qui vise à réduire l'impact environnemental de notre économie en électrifiant tant que possible les usages qui peuvent l'être, sachant que l'essentiel des sources d'énergie renouvelable dont nous disposons se trouve sous forme électrique (ex. énergies éolienne et photovoltaïque). Il s'agit donc d'un facteur clé dans notre transition énergétique et dans l'atteinte de nos objectifs climatiques.

Les véhicules d'entreprise représentent environ 2,8 millions de tonnes d'émission de CO₂ par an, ou un cinquième des émissions du parc automobile total sur les routes belges. Le présent avant-projet de loi a le potentiel pour réduire ces émissions de gaz à effet de serre pratiquement jusqu'à zéro en 2030. Si les véhicules d'entreprise sans émission carbone, à l'issue de la période de leasing ou d'utilisation, se retrouvent dans le parc automobile privé en Belgique, la réduction

de fiscale aftrekbaarheid beperkt worden. Om de vergroening van het bedrijfswagenpark zo snel mogelijk te laten verlopen, zal deze beperking toenemen des te verder in de toekomst de bedrijfwagens worden aangeschaft. Daartoe zal de bestaande aftrek van 100 pct. vanaf 2027 stapsgewijs worden afgebouwd, om vanaf 2031 een aftrek van 67,5 pct. te bereiken.

In navolging van randnummer 10 van het advies nr. 69.442/3 van de Raad van State wordt verduidelijkt dat als datum van aankoop niet noodzakelijk het moment geldt waarop de belastingplichtige economisch eigenaar van de wagen wordt. Ook de op dat moment reeds bestelde, maar nog niet geleverde bedrijfswagens zullen voor de toepassing van de bepalingen in hoofdstuk 1 als aangekocht worden beschouwd. Wat betreft de bedrijfswagens die operationeel geleased of gehuurd worden en waarvan de economische eigendom dus niet overgedragen wordt, zal gekeken worden naar de datum waarop het lease- of huurcontract wordt afgesloten.

Het deel van de kosten dat in de personen- en vennootschapsbelasting fiscaal beperkt wordt, zal in de rechtspersonenbelasting aan een tarief van 25 pct. belast worden.

Doordat nieuwe bedrijfswagens vaak al na 4 jaar via de tweedehandsmarkt naar het privéwagenpark doorstromen, zal het hogere aandeel van koolstofemissievrije bedrijfswagens ook relatief snel daar een impact hebben.

In antwoord op randnummers 7 en 9 van het advies van de Raad van State kan er toegevoegd worden dat deze maatregel zich eveneens inschrijft in het federale energiebeleid dat beoogt de milieu-impact van onze economie te verminderen door voor de toepassingen waarvoor het kan zoveel als mogelijk te elektrificeren, wetende dat het grootste deel van de hernieuwbare energiebronnen waarover we beschikken zich in elektrische vorm bevinden (bv. windenergie en zonnecellen). Het betreft dus een sleutelelement in onze energie-omslag en bij het bereiken van onze klimaatdoelstellingen.

Bedrijfswagens zorgen voor ongeveer 2,8 miljoen ton CO₂-emissies per jaar of een vijfde van de emissies van het totale wagenpark op de Belgische wegen. Dit voorontwerp van wet heeft het potentieel om die broeikasgasemissies te reduceren tot bijna nul in 2030. Als de koolstofemissievrije bedrijfswagens na afloop van de leasing- of gebruiksperiode doorschuiven naar het privéwagenpark in België is de emissiereductie nog hoger. Dan zorgt dit voorontwerp van wet voor een

d'émission est encore plus élevée. Dans ce cas, le présent avant-projet de loi entraîne une réduction de plus de 3 p.c. des émissions belges non-ETS pour 2030.

Une telle réduction supplémentaire est nécessaire. Selon le Plan national Énergie Climat (PNEC), la politique actuelle en Belgique entraîne que l'objectif de réduction des émissions non-ETS de -35 p.c. pour 2030 a été raté de 23 points de pourcentage. Pour ces raisons, le PNEC prévoit déjà une politique complémentaire, telle que verdier et rendre sans émission le parc des véhicules d'entreprise. Le présent avant-projet concrétise cet objectif du PNEC.

Dans l'évaluation du PNEC par la Commission européenne, elle mentionne explicitement l'objectif de l'autorité fédérale de rendre les véhicules d'entreprise sans émission pour 2026. Cela doit contribuer aux 5,9 millions de tonnes de réduction d'émission dans le secteur du transport que vise le PNEC afin d'atteindre l'objectif contraignant de -35 p.c. non-ETS.

Ces réductions d'émission dans le transport devront certainement encore être revues à la hausse car, dans le cadre du relèvement des ambitions européennes à -55 p.c., l'on peut s'attendre à un objectif non-ETS plus élevé pour 2030.

Avec le présent avant-projet de loi, l'autorité fédérale mobilise la fiscalité afin de supprimer progressivement une subvention indirecte des combustibles fossiles, et de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre du parc automobile en Belgique. Cela conduit la décision d'achat des entreprises dans une direction plus verte, ce qui détermine un peu plus de la moitié des nouveaux achats de véhicules en Belgique. Le taux d'émission de CO₂ des véhicules est utilisé comme critère car d'autres politiques environnementale et de climat déjà existantes, au niveau européen également, agissent sur d'autres aspects de la durabilité des véhicules et des déplacements. Ainsi, le plafond d'émission du SEQE-UE qui tend à zéro veille à ce que la production d'électricité soit climatiquement neutre, donc également l'énergie à laquelle rouent les véhicules sans émission. La production d'acier, des plastiques et des batteries en Europe tombe également sous le plafond d'émission qui tend à zéro du SEQE-UE, ce qui fait que les véhicules sont produits de façon toujours plus propre. La directive relative aux batteries régira à son tour l'origine, la toxicité, l'empreinte CO₂, la durabilité et la recyclabilité des batteries des véhicules. Les objectifs contraignants en matière d'énergies renouvelables pour le transport (RED II) et la qualité des combustibles enfin, peuvent être atteints par le biais de l'utilisation d'électricité (renouvelable) dans les véhicules.

reductie van meer dan 3 pct. van de Belgische non-ETS emissies tegen 2030.

Zo een bijkomende reductie is noodzakelijk. Het bestaande beleid in België zorgt volgens het Nationaal Energie en Klimaatplan (NEKP) dat de bindende doelstelling tegen 2030 voor de non-ETS emissies van -35 pct. met 23 procentpunten wordt gemist. Het NEKP voorziet om die reden al in bijkomend beleid, zoals het vergroenen en emissievrij maken van het bedrijfswagenpark. Dit voorontwerp van wet maakt dat voornemen uit het NEKP concreet.

In de beoordeling van het NEKP door de Europese Commissie vermeldt ze explicet het voornemen van de federale overheid om bedrijfswagens emissievrij te maken tegen 2026. Het moet mee voor de 5,9 miljoen ton emissiereducties in de transportsector zorgen die het NEKP beoogt om aan de bindende non-ETS doelstelling van -35 pct. te geraken.

Die emissiereducties in transport zullen waarschijnlijk nog opwaarts moeten herzien worden omdat België in het kader van de Europese ambitieverhoging naar -55 pct. zich aan een hogere non-ETS doelstelling voor 2030 kan verwachten.

Met dit voorontwerp van wet zet de federale overheid de fiscaliteit in om een onrechtstreekse subsidie aan fossiele brandstoffen uit te faseren en de broeikasgasemissies van het wagenpark in België drastisch te reduceren. Het stuurt de aankoopbeslissing van ondernemingen in een groene richting, wat iets meer dan de helft van de nieuwverkoop voor wagens in België bepaalt. Het gebruikt de CO₂-uitstootwaarde van wagens als criterium, omdat ander al bestaand milieu- en klimaatbeleid, ook op Europees niveau, ingrijpt op andere aspecten van de duurzaamheid van voertuigen en verplaatsingen. Zo zorgt het naar nul dalend uitstootplafond in EUETS ervoor dat de elektriciteitsproductie klimaatneutraal wordt, dus ook de energie waarop emissievrije voertuigen rijden. Ook de staal-, plastics of batterijproductie in Europa valt onder het naar nul dalend uitstootplafond van EUETS, waardoor de voertuigen steeds schoner geproduceerd worden. De richtlijn voor batterijen op haar beurt zal de oorsprong, toxiciteit, CO₂-voetafdruk, duurzaamheid en recycleerbaarheid van autobatterijen regelen. De bindende doelstellingen voor hernieuwbare energie in transport (RED II) en de kwaliteit van brandstoffen tenslotte kunnen behaald worden door het gebruik van (hernieuwbare) elektriciteit in voertuigen.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Avec l'article 2, un plafond de 50 p.c. est introduit à partir du 1^{er} janvier 2023 pour la déductibilité fiscale des frais d'essence et de diesel d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023. Tout comme pour les autres frais professionnels relatifs à ce véhicule, le pourcentage de déduction déterminé conformément à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, CIR 92, ne sera pas limité pour les frais d'électricité. Ainsi, l'utilisation du moteur électrique de ces véhicules sera davantage encouragée.

Cette mesure prendra fin à partir du 1^{er} janvier 2026, car, à partir de ce moment, la déductibilité fiscale de tous les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules d'entreprise avec émission de CO₂ sera limitée à maximum 50 p.c. (voir commentaire des articles 10 et 11).

La phrase liminaire de l'article 2 a été adaptée conformément au point 11 de l'avis du Conseil d'État.

Ensuite, il est profité de l'occasion pour préciser explicitement à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, CIR 92, que la déduction minimale de 40 p.c. est applicable aux véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Il s'agit de la continuation logique d'une règle qui figurait à l'article 198bis, CIR 92 jusqu'à l'exercice d'imposition 2020, et qui stipule que si l'émission de CO₂ n'est pas connue, le pourcentage de déduction le plus bas possible s'applique. Pour cette raison, l'entrée en vigueur de cette disposition est alignée sur celle de l'entrée en vigueur des articles 11, 2^o, et 41, 5^o, de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, par lesquels la limitation de la déduction basée sur les émissions de CO₂ était déplacée de l'article 198bis, CIR 92, à l'article 66, § 1^{er}, CIR 92.

Le paragraphe 2 est complété par une disposition qui exclut les frais afférents aux bornes de recharge pour véhicules électriques de la limite de déductibilité de l'article 66, § 1^{er}, CIR 92. Quel que soit le pourcentage de déduction pour les véhicules qui utilisent la borne de recharge, les frais afférents à cette borne de recharge ne sont pas limités fiscalement. Pour les bornes de recharge achetées, prises en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2030, la déductibilité des frais est limitée à 75 p.c., alignée au pourcentage de déduction applicable aux véhicules visés à l'article 65, CIR 92, sans émissions de CO₂ qui sont achetés, pris en leasing ou en location à partir de 2030 (article 3, 9^o, en projet).

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Via artikel 2 wordt vanaf 1 januari 2023 een bovengrens van 50 pct. ingevoerd voor de fiscale aftrekbaarheid van de benzine- of dieselkosten van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybride voertuig. Voor de elektriciteitskosten zal, net zoals voor de andere beroepskosten met betrekking tot dat voertuig, het overeenkomstig artikel 66, § 1, eerste lid, 2^o, WIB 92, bekomen aftrekpercentage niet beperkt worden. Op die manier zal bij deze voertuigen het gebruik van de elektromotor extra aangemoedigt worden.

Vanaf 1 januari 2026 komt deze maatregel te vervallen, omdat vanaf dan de fiscale aftrekbaarheid van alle beroepskosten met betrekking tot het gebruik van bedrijfswagens met CO₂-uitstoot beperkt wordt tot maximum 50 pct. (zie commentaar bij de artikelen 10 en 11).

De inleidende zin van artikel 2 wordt aangepast overeenkomstig randnummer 11 van het advies van de Raad van State.

Verder wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om in artikel 66, § 1, eerste lid, 1^o, WIB 92, explicet op te nemen dat de minimumaftrek van 40 pct. van toepassing is op voertuigen waarvoor bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen geen CO₂-uitstootgehalte beschikbaar is. Dit is de logische verderzetting van een regel die tot en met aanslagjaar 2020 opgenomen was in artikel 198bis WIB 92 en die inhoudt dat wanneer het CO₂-uitstootgehalte niet gekend is, het laagst mogelijke aftrekpercentage van toepassing is. Om die reden wordt de inwerkingtreding van deze bepaling dan ook afgestemd op deze van de inwerkingtreding van de artikelen 11, 2^o, en 41, 5^o, van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, waarbij de aftrekbeperking op basis van de CO₂-uitstoot verplaatst werd van artikel 198bis, WIB 92, naar artikel 66, § 1, WIB 92.

Paragraaf 2 wordt aangevuld met een bepaling die de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens uitsluit van de aftrekbeperking in artikel 66, § 1, WIB 92. Ongeacht het fiscale aftrekpercentage waar de wagens die gebruik maken van het laadstation aan onderworpen zijn, worden de kosten met betrekking tot dit laadstation fiscaal niet beperkt. Voor de laadstations die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2030 wordt de kostenafrek beperkt tot 75 pct., afgestemd op het aftrekpercentage dat geldt voor vanaf 2030 aangekochte, geleasede of gehuurde in artikel 65, WIB 92, bedoelde voertuigen zonder CO₂-uitstoot (artikel 3, 9^o, in ontwerp).

Enfin, suite aux arrêts de la Cour de Cassation des 25 juin 2020 (F.18 0116.N) et 8 janvier 2021 (F.20 0046.N), ils sont apportés quelques éclaircissements à propos de la disposition de non-déductibilité des frais de voiture pour les véhicules d'entreprise qui sont utilisés entièrement ou partiellement de façon privée, par le biais d'un remplacement de l'article 66, § 3, CIR 92. Ainsi, il est explicitement mentionné que la limitation de déductibilité visée à l'article 66, § 1^e, CIR 92, s'applique bel et bien aux frais relatifs à un véhicule mis à disposition d'un tiers pour son utilisation personnelle. Ce n'est qu'à hauteur du montant de l'avantage de toute nature qui est imposable dans le chef de ce tiers que les frais de voiture ne doivent pas être limités. Si sur base de la proportion privée/professionnelle des kilomètres parcourus, un montant supérieur n'est pas soumis à la limitation de déductibilité, cela ne sera pas accepté. Afin d'éviter une double imposition, il est en effet nécessaire de déduire l'avantage de toute nature qui est imposable dans le chef du tiers des frais de voiture à limiter. Une déduction plus importante saperait également l'objectif de la présente loi, à savoir le verdissement accéléré du parc des véhicules d'entreprise.

Ensuite, l'intervention personnelle que perçoit le contribuable pour l'utilisation personnelle du véhicule par le tiers peut être portée en déduction des frais de voiture à limiter. Ce montant constitue en effet un revenu pour le contribuable, qui compense partiellement les frais de voiture. Il est donc logique de ne pas appliquer la limitation de déductibilité à hauteur de ce montant.

Tant qu'elle ne sera pas adaptée aux modifications précitées, la circulaire n° 30/2014 du 15 juillet 2014 qui détaille la limitation des frais de voiture des véhicules d'entreprise mis à dispositions de tiers, n'est plus d'application.

Art. 3 et 4

Les articles 3 et 4 apportent un certain nombre de modifications à l'article 66 CIR 92 telles que:

- pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026, aucune déduction fiscale ne leur est plus accordée lorsque ceux-ci ne sont pas sans émission carbone;
- les références dans les paragraphes 2 et 3 de l'article 66, CIR 92 sont complétées tenant compte du nouvel article 551, CIR 92, (article 10 en projet);
- le régime dérogatoire de l'article 66, § 4, CIR 92, par lequel les frais déductibles pour le trajet domicile-lieu

Tot slot worden n.a.v. de arresten van het Hof van Cassatie van 25 juni 2020 (F.18 0116.N) en 8 januari 2021 (F.20 0046.N) via een vervanging van artikel 66, § 3, WIB 92, enkele verduidelijkingen aangebracht i.v.m. de bepaling van de niet-aftrekbare autokosten voor bedrijfswagens die geheel of gedeeltelijk privématig gebruikt worden. Zo wordt voortaan expliciet vermeld dat de in artikel 66, § 1, WIB 92, bedoelde aftrekbeperking wel degelijk van toepassing is op de kosten met betrekking tot een voertuig dat aan een derde ter beschikking wordt gesteld voor diens persoonlijk gebruik. Enkel ten behoeve van het bedrag van het voordeel van alle aard dat in hoofde van die derde belastbaar is, moeten de autokosten niet beperkt worden. Indien op basis van de verhouding privématig/beroepsmaatig gereden kilometers een hoger bedrag niet aan de aftrekbeperking onderworpen wordt, zal dit niet aanvaard worden. Om dubbele belasting te vermijden is het immers enkel noodzakelijk het voordeel van alle aard dat bij de derde belastbaar is, van de te beperken autokosten in mindering te brengen. Een verdere vermindering zou ook de doelstelling van deze wet, namelijk een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark, ondermijnen.

Verder zal de eigen bijdrage die de belastingplichtige voor het persoonlijk gebruik van het voertuig door de derde betaald krijgt, wel in mindering mogen worden gebracht van de te beperken autokosten. Dit bedrag vormt voor de belastingplichtige immers een opbrengst die gedeeltelijk de autokosten compenseert. Het is dan ook logisch om ten behoeve van dit bedrag de aftrekbeperking niet toe te passen.

De circulaire nr. 30/2014 van 15 juli 2014 die verder ingaat op de beperking van de autokosten van bedrijfswagens die aan derden ter beschikking worden gesteld, is, zolang ze niet aangepast is in de zin van de hierboven besproken wijzigingen, niet langer van toepassing.

Art. 3 en 4

De artikelen 3 en 4 brengen een aantal wijzigingen aan artikel 66 WIB 92 aan, zodat:

- voor bedrijfswagens die vanaf 1 januari 2026 zijn aangekocht, geleased of gehuurd, er geen fiscale aftrek meer wordt toegestaan wanneer ze niet koolstofemissievrij zijn;
- de verwijzingen in de paragrafen 2 en 3 van artikel 66, WIB 92, vervolledigd worden rekening houdend met het nieuwe artikel 551, WIB 92 (artikel 10 in ontwerp);
- de afwijkende regeling in artikel 66, § 4, WIB 92, waarbij voor het woon-werkverkeer de aftrekbare kosten

de travail sont déterminés forfaitairement à 0,15 euro par kilomètre, n'est encore applicable que pour les véhicules d'entreprise sans émission carbone et pour les véhicules d'entreprise qui relèvent du régime de sortie – ou de "grandfathering" – uniquement;

— la déductibilité fiscale des véhicules d'entreprise sans émission carbone est maintenue pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027. Pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location après cette date, le taux de déductibilité est porté à:

— 95 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2027;

— 90 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2028;

— 82,5 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2029;

— 75 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2030;

— 67,5 p.c. si acheté, pris en leasing ou en location en 2031.

Art. 5

Via le présent article, la référence dans l'article 198bis, CIR 92 à l'article 66, § 1^{er}, CIR 92, est adaptée à l'occasion de l'introduction du nouveau régime de déduction pour l'exercice d'imposition 2027.

Art. 6 à 9

Via ces articles, les nouveaux régimes fiscaux qui seront applicables à partir du 1^{er} janvier 2026 pour les 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 seront étendus à l'impôt des personnes morales et à l'impôt des non-résidents – associations. Cela va se produire par le prélèvement d'une taxe, c'est-à-dire 25 p.c. des frais relatifs à des véhicules d'entreprise avec émission de CO₂, achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026 et de la partie non-déductible des frais relatifs à des véhicules d'entreprise achetés , pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2027.

forfaitair op 0,15 euro per kilometer worden bepaald, enkel nog van toepassing is voor koolstofemissievrije bedrijfswagens en voor bedrijfswagens die onder de uitdoof- of "grandfathering"-regeling vallen;

— de fiscale aftrekbaarheid van koolstofemissievrije bedrijfswagens op 100 pct. behouden blijft voor wagens aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2027. Voor koolstofemissievrije bedrijfswagens die nadien worden aangekocht, geleased of gehuurd, zal het tarief van de aftrekbaarheid gebracht worden op:

— 95 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2027;

— 90 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2028;

— 82,5 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2029;

— 75 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd in 2030;

— 67,5 pct. indien aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2031.

Art. 5

Via dit artikel wordt de verwijzing in artikel 198bis WIB 92 naar artikel 66, § 1, WIB 92, aangepast bij de invoering van de nieuwe aftrekregeling in aanslagjaar 2027.

Art. 6 tot 9

Via deze artikelen worden 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 doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting en de belasting niet-inwoners – verenigingen. Dit zal gebeuren door een belasting te heffen t.b.v. 25 pct. van de kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot en van het niet-aftrekbare gedeelte van de kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2027 aangekochte, geleasede of gehuurde koolstofemissievrije bedrijfswagens.

Art. 10 et 11

Les présents articles insèrent un article 551 nouveau dans le titre X du CIR 92, dans lequel:

— à partir de l'exercice d'imposition 2026, un scénario de sortie y est prévu pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025;

— les règles de déduction existantes restent maintenues pour les véhicules d'entreprise achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023 (clause de "grandfathering").

Le scénario de sortie visé plus haut implique que la mesure de déduction existante reste d'application temporairement, mais implique que à cet égard les limites inférieures de 40 et 50 p.c., respectivement, pour les véhicules qui émettent au minimum 200 grammes de CO₂ par kilomètre, et ceux qui émettent moins de 200 grammes de CO₂ par kilomètre ne seront plus valables. En outre, une limite supérieure de 75 p.c. y est insérée, qui diminue ensuite à 50 p.c. pour l'exercice d'imposition 2027, puis à 25 p.c. pour l'exercice d'imposition 2028, pour finalement aboutir à une déduction nulle à partir de l'exercice d'imposition 2029. À partir de l'exercice d'imposition 2029, les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025 relèvent donc du régime général de déduction visé à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, CIR 92. Naturellement, ce scénario de sortie n'est applicable qu'aux véhicules avec émission de CO₂. Seront fiscalement déductibles à 100 p.c. les frais professionnels relatifs à l'usage d'un véhicule sans émission carbone, acheté, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, tout comme les véhicules sans émission carbone achetés, pris en leasing ou en location en 2026.

L'article 551, CIR 92, en projet est renuméroté en article 550, CIR 92, conformément au point 12 de l'avis du Conseil d'État.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} juillet 2023 pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules, la déductibilité fiscale est ramené à 0 p.c., ce qui est égal à la déduction minimale pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} juillet 2023.

Art. 10 en 11

Deze artikelen voegen een nieuw artikel 551 toe aan titel X van het WIB 92, waarin:

— er vanaf aanslagjaar 2026 in een uitdoofscenario voorzien wordt voor bedrijfswagens die zijn aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025;

— de bestaande aftrekregeling behouden blijft voor bedrijfswagens die vóór 1 juli 2023 zijn aangekocht, geleased of gehuurd ("grandfathering").

Het hierboven bedoelde uitdoofscenario houdt in dat de bestaande aftrekregeling tijdelijk blijft toegepast worden, maar dat daarbij de ondergrenzen van 40 en 50 pct. voor respectievelijk de wagens die minstens 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten en deze die minder dan 200 gram CO₂ per kilometer uitstoten, niet langer zullen gelden. Verder wordt er een bovengrens van 75 pct. ingevoerd, die in aanslagjaar 2027 verder daalt naar 50 pct., in aanslagjaar 2028 naar 25 pct., om uiteindelijk vanaf aanslagjaar 2029 uit te komen op een nul-aftrek. Vanaf aanslagjaar 2029 vallen bedrijfswagens aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 dus onder de in artikel 66, § 1, eerste lid, WIB 92, bedoelde algemene aftrekregeling. Uiteraard is dit uitdoofscenario enkel van toepassing op wagens met CO₂-uitstoot. De beroepskosten met betrekking tot het gebruik van een koolstofemissievrije wagen, aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 zullen, net zoals de koolstofemissievrije wagens aangekocht, geleased of gehuurd in 2026, 100 pct. fiscaal aftrekbaar zijn.

Het ontworpen artikel 551, WIB 92, wordt hernummerd tot artikel 550, WIB 92, overeenkomstig randnummer 12 van het advies van de Raad van State.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 waarvoor bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen geen CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn, wordt de fiscale aftrekbaarheid op 0 pct. gebracht, gelijk aan de minimumaftrek voor voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023.

Art. 12

Cet article fixe l'entrée en vigueur des différentes dispositions modificatives du présent chapitre.

L'entrée en vigueur est complétée conformément au point 13 de l'avis du Conseil d'État.

CHAPITRE 2

Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Afin d'inciter les contribuables à opter autant que possible pour des véhicules sans émission carbone, de bonnes installations de recharge à domicile, au travail et sur la route deviennent de plus en plus indispensables.

Le gouvernement souhaite dès lors encourager l'installation de bornes de recharge. Il propose de le faire au moyen d'une réduction d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge à domicile (Chapitre 3 de la présente loi), et d'une déduction majorée de frais pour l'installation par les entreprises de bornes de recharge accessibles au public. Ainsi, l'investissement dans une borne de recharge est rendu plus réalisable du point de vue des coûts.

Ces mesures font partie du plan de relance du gouvernement financé par le Fonds de relance de l'Union européenne. Elles sont par conséquent limitées aux investissements en bornes de recharge réalisés sur la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024.

Finalement, en réponse au point 8 de l'avis du Conseil d'État, il peut encore être ajouté que ce projet de loi ne concerne que les bornes de recharge intelligentes. Ces dernières peuvent être contrôlées et permettent entre autres de gérer le début et la durée de la charge. De cette manière, la charge des véhicules électriques ne vient pas compromettre la sécurité d'exploitation du réseau électrique et soutient le développement des énergies renouvelables intermittentes en offrant de la flexibilité.

Art. 13

Le gouvernement souhaite encourager les entreprises à installer des bornes de recharge pour voitures électriques accessibles au public. L'on songe ici aux bornes de recharge dans les parkings librement accessibles des centres commerciaux, supermarchés, boutiques et bureaux, où chacun peut recharger sa voiture électrique ou hybride.

Art. 12

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de verschillende wijzigingsbepalingen in dit hoofdstuk.

De inwerkingtreding wordt vervolledigd overeenkomstig randnummer 13 van het advies van de Raad van State.

HOOFDSTUK 2

Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens

Om belastingplichtigen te stimuleren om zoveel mogelijk te kiezen voor koolstofemissievrije wagens, worden goede laadfaciliteiten thuis, op het werk en onderweg steeds meer onmisbaar.

De regering wil dan ook de installatie van laadstations aanmoedigen. Ze stelt voor om dit te doen door middel van een belastingvermindering voor de installatie van een thuislaadpaal (Hoofdstuk 3 van deze wet) en een verhoogde kostenafrek voor de installatie van publiek toegankelijke laadstations door bedrijven. De investering in een laadstation wordt op die manier vanuit een kostperspectief haalbaarder gemaakt.

Deze maatregelen kaderen in het relanceplan van de regering dat wordt gefinancierd met middelen van het EU-herstelfonds. Ze zijn dan ook beperkt tot investeringen in laadstations die worden gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 augustus 2024.

Uiteindelijk kan in antwoord op randnummer 8 van de Raad van State nog toegevoegd worden dat dit ontwerp enkel betrekking heeft op intelligente laadstations. Deze kunnen opgevolgd worden en staan onder andere toe om de start en de duurtijd van het opladen te beheren. Op die manier brengt het opladen van elektrische voertuigen de werkingszekerheid van het elektriciteitsnet niet in gevaar en wordt de ontwikkeling van intermitterende hernieuwbare energiebronnen ondersteund via het voorzien van flexibiliteit.

Art. 13

De regering wil ondernemingen ertoe aanzetten om laadstations voor elektrische wagens te installeren die voor het publiek toegankelijk zijn. Hierbij wordt gedacht aan laadstations op vrij toegankelijke parkeerterreinen van winkelcentra, supermarkten, baanwinkels en kantoren, waar iedereen zijn elektrische of hybride wagen kan opladen.

Une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsque toute personne disposant d'une voiture électrique peut l'utiliser et ceci au moins pendant soit les heures d'ouverture habituelles de l'entreprise, soit les heures de fermeture habituelles de l'entreprise. De plus, la borne de recharge doit être publique dans le sens où les utilisateurs peuvent en vérifier l'emplacement ainsi que la disponibilité. À cet effet, la borne de recharge doit être notifiée dans le délai à fixer par le Roi auprès du SPF Finances, qui se chargera de lister la borne sur eafo.eu. Dans le cadre de la notification, le contribuable doit donner son consentement pour cette mention sur eafo.eu. Le Roi déterminera comment ce consentement doit être donné. Il déterminera également la forme sous laquelle la notification doit être faite et les données qui doivent être communiquées.

Suite au point 4 de l'avis du Conseil d'État, il faut souligner que la mention d'une borne de recharge sur le site internet de l'Observatoire européen ne constitue pas un traitement d'une donnée à caractère personnel au sens de la définition de la notion de "donnée à caractère personnel" conformément à l'article 4, alinéa 1^{er}, 1), du Règlement général sur la protection des données. L'obligation de consulter l'Autorité de protection des données n'est donc pas d'application ici.

Pour pouvoir bénéficier de l'incitant fiscal, la borne de recharge installée doit être, véritablement, une borne de recharge intelligente. Cela signifie que le temps de charge et la capacité de charge doivent être renseignés par un système de gestion de l'énergie. Dans le système électrique en mutation, l'autoconsommation sera encouragée et la consommation de pointe sera découragée. Pour pouvoir éviter des coûts non nécessaires, le consommateur devra pouvoir à l'avenir encore mieux synchroniser sa consommation avec la production propre et avec l'offre du réseau. Une borne de recharge avec direction intelligente peut aider en cela et peut mener sur la durée de vie entière à de plus grandes épargnes sur la facture d'énergie par rapport à une borne de recharge qui n'a pas de direction intelligente.

Ceci explique la condition technique spéciale que fixe la présente loi sur ces bornes de recharge intelligente à disposition du consommateur. La présente loi détermine notamment que la borne de recharge doit être connectée à un système de gestion énergétique, abstraction faite de la marque ou du développeur de ce système de gestion. Si la borne intelligente ne peut être connectée qu'avec un système de gestion du même fournisseur, la liberté de choix du consommateur est limitée, et l'on peut s'attendre à des frais plus élevés ("vendor lock-in"). Afin de donner le temps aux producteurs de bornes de

Een laadstation wordt als publiek toegankelijk beschouwd wanneer iedereen met een elektrische auto er gebruik van kan maken en dit minstens gedurende ofwel de gangbare openingstijden van de onderneming, ofwel de gangbare sluitingstijden van de onderneming. Bovendien moet het laadstation openbaar zijn in de zin dat gebruikers zowel de locatie als de beschikbaarheid kunnen controleren. Daartoe moet het laadstation binnen de door de Koning vast te stellen termijn worden aangemeld bij de FOD Financiën, die zal instaan voor de vermelding van het laadstation op eafo.eu. In het kader van de aanmelding, moet de belastingplichtige de toestemming geven voor die vermelding op eafo.eu. De Koning zal bepalen hoe die toestemming moet worden gegeven. Hij zal verder ook bepalen onder welke vorm de aanmelding moet gebeuren en welke gegevens moeten worden meegedeeld.

In navolging van randnummer 4 van het advies van de Raad van State, dient te worden opgemerkt dat het vermelden van een laadstation op de webstek van het Europees observatorium géén verwerking van een persoonsgegeven inhoudt in de zin van de definitie van het begrip "persoonsgegeven" conform artikel 4, lid 1, 1), van de Algemene Verordening Gegevensbescherming. De verplichting om de Gegevensbeschermingsautoriteit te raadplegen, is hier dus niet van toepassing.

Om van de fiscale stimulus te kunnen genieten dient het geïnstalleerde laadstation wel een intelligent laadstation te zijn. Dit betekent dat de laadtijd en het laadvermogen moeten kunnen gestuurd worden door een energiebeheerssysteem. In het wijzigende elektriciteitssysteem zal zelfverbruik aangemoedigd en piekverbruik steeds meer ontraden worden. Om onnodige kosten te kunnen vermijden zal de consument daarom in de toekomst zijn verbruik nog beter moeten kunnen synchroniseren met de eigen productie en met het aanbod op het net. Een intelligent stuurbaar laadstation kan daarbij helpen en kan over de volledige levensduur tot een grote kostenbesparing op de energiefactuur leiden t.o.v. een laadstation dat niet intelligent stuurbare is.

Hierbij legt deze wet een bijkomende technische voorwaarde op aan deze intelligente laadstations ter bescherming van de consument. Deze wet bepaalt namelijk dat het laadstation moet kunnen gekoppeld worden met een energiebeheerssysteem, ongeacht het merk of de ontwikkelaar van dit beheerssysteem. Indien het intelligente laadstation enkel koppelbaar is met een beheerssysteem van dezelfde leverancier, wordt de keuzevrijheid van de consument nl. beperkt, en kan deze aankijken tegen hogere kosten ("vendor lock-in"). Om de producenten van intelligente laadstations de tijd

recharge intelligente d'adapter leur protocole à cette condition, celle-ci ne sera applicable qu'à partir de 2023.

Suite au point 14 de l'avis du Conseil d'État, la précision suivante est intégrée dans l'exposé du motif:

"Le protocole standardisé visé à l'article 64*quater*, alinéa 4, CIR 92 en projet (et à l'article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4, 1°, CIR 92, – voir l'article 16), notamment le *Open Charge Point Protocol* ou OCPP, a été rédigé par l'*Open Charge Alliance* (OCA). L'OCA est une alliance d'acteurs industriels comprenant des fournisseurs de matériel et de logiciels pour la recharge de véhicules électriques, des opérateurs de réseaux de recharge et des fournisseurs de services. La mission de l'OCA est de faire progresser le développement, l'adoption et la compatibilité à l'échelle mondiale du protocole OCPP (*Open Charge Point Protocol*) et des standards y relatifs par le biais de la collaboration, de la formation et de tests. Le protocole OCPP (*Open Charge Point Protocol*) est une norme de communication ouverte développée par cette alliance industrielle. Il est utilisé par plusieurs entreprises ainsi que par des autorités publiques et, en tant que tel, peut être considéré comme l'état de l'art des protocoles de communication entre les bornes de recharge et les systèmes qui gèrent ces bornes de recharge.

Comme le prévoit l'article 64*quater*, alinéa 4, CIR 92, en projet (ainsi que l'article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4, 1°, CIR 92, en projet – voir l'article 16), d'autres protocoles sont également autorisés. Il peut s'agir de protocoles développés en interne ou de protocoles élaborés par des comités internationaux de normalisation, dans la mesure où ils permettent de répondre aux exigences générales en matière de connectivité et de contrôlabilité qui sont décrites dans les conditions pour la déduction majorée de frais (et la réduction d'impôt)."

En réponse au point 5 de l'avis du Conseil d'État, il est précisé que pour la publication des règles techniques nationales, la Commission Européenne fait une différence entre ce qui est obligatoire *de jure*, et une règle technique qui est obligatoire *de facto*. Une règle technique est obligatoire *de facto* lorsque les spécifications techniques ou autres exigences ou règles relatives aux services ne sont pas constatées dans un acte formel et contraignant de l'État membre contractant, mais dont l'État incite à leur observation. La directive contient une liste indicative d'exemples de règles techniques *de facto*, en ce compris des contrats volontaires et des mesures fiscales et financières. Sous "mesures fiscales ou financières", la Commission européenne vise les spécifications techniques ou d'autres exigences ou les règles relatives aux services liées à des mesures fiscales ou financières qui affectent la consommation

te geven hun protocollen aan te passen aan deze voorwaarde, zal deze pas vanaf 2023 van toepassing zijn.

In navolging van randnummer 14 van het advies van de Raad van State wordt de volgende verduidelijking opgenomen in de memorie van toelichting:

"Het gestandaardiseerd protocol waarnaar in het ontworpen artikel 64*quater*, vierde lid, WIB 92 (en in het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, 1°, WIB 92 – zie artikel 16) wordt verwezen, met name het *Open Charge Point Protocol* of OCPP, werd opgesteld door de *Open Charge Alliance* (OCA). OCA is een alliantie van industriële actoren waaronder verkopers van hardware en software voor het opladen van elektrische voertuigen, exploitanten van oplaadnetwerken en dienstverleners. OCA's missie is het bevorderen van wereldwijde ontwikkeling, adoptie en compliance van het *Open Charge Point Protocol* (OCPP) en gerelateerde standaarden door middel van samenwerking, educatie en testen. Het *Open Charge Point Protocol* (OCPP) is een open communicatie standaard ontwikkeld door deze industriële alliantie. Het wordt zowel door meerdere bedrijven als overheden gebruikt en kan als dusdanig als de "state of the art" gezien worden van communicatieprotocollen tussen laadstations en de systemen die deze laadstations beheren.

Zoals in het ontworpen artikel 64*quater*, vierde lid, WIB 92 (en in het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, 1°, WIB 92 – zie artikel 16) wordt bepaald, zijn ook andere protocollen toegestaan. Dit kunnen eigen ontwikkelde protocollen zijn of door internationale standaardisatiecomités ontwikkelde protocollen, voor zover zij toelaten te voldoen aan de algemene eisen in verband met koppelebaarheid en aanstuurbareheid die worden beschreven in de voorwaarden voor de verhoogde kostenafrek (en de belastingvermindering)."

In antwoord op randnummer 5 van het advies van de Raad van State wordt verduidelijkt dat voor de kennisgeving van nationale technische voorschriften de Europese Commissie een onderscheid maakt tussen een technisch voorschrift dat *de jure* verplicht is en een technisch voorschrift dat *de facto* verplicht is. Een technisch voorschrift is *de facto* verplicht wanneer de technische specificaties of andere eisen of regels betreffende diensten niet zijn vastgesteld uit hoofde van een formele en bindende handeling van de overeenkomstige lidstaat, maar waarvan de staat de naleving ervan aanspoort. De richtlijn bevat een indicatieve lijst van voorbeelden van *de facto* technische voorschriften, met inbegrip van vrijwillige overeenkomsten en fiscale en financiële maatregelen. Onder "fiscale en financiële maatregelen" verstaat de Europese Commissie technische specificaties of andere eisen of regels betreffende diensten die

de produits ou de services en encourageant le respect de ces spécifications techniques ou autres exigences ou règles relatives aux services. La période de statu quo n'est pas applicable aux spécifications techniques ou aux exigences ou aux règles relatives aux services liées à des mesures fiscales ou financières. La présente mesure répond donc aux conditions pour devoir être notifiée, mais vu que la période de statu quo n'est pas applicable à ces mesures *de facto*, le moment précis de cette notification n'est pas cruciale.

L'avantage est octroyé sous forme d'une déduction majorée pour les amortissements de nouvelles bornes de recharge qui sont accessibles au public (article 64^{quater}, CIR 92 en projet). Les frais accessoires qui sont amortis en même temps que la borne de recharge font partie de cette valeur d'investissement. Sont par exemple visés les frais pour des travaux de câblage. Les frais liés à une cabine électrique nécessaire au fonctionnement des bornes de recharge sont également éligibles à la déduction majorée.

La déduction est portée à 200 p.c. pour les amortissements des bornes de recharge accessibles au public dans lesquelles a été investi au cours de la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 et à 150 p.c. pour les amortissements des bornes de recharge accessibles au public dans lesquelles a été investi au cours de la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 août 2024.

La déduction majorée n'est octroyée qu'à partir de l'exercice d'imposition se rattachant à la période imposable au cours de laquelle la borne de recharge est effectivement accessible au public. Conformément à l'article 64^{quater}, alinéa 3, CIR 92, en projet, cela n'est le cas que lorsque la borne de recharge est opérationnelle et notifiée au SPF Finances. Le contribuable a la possibilité de ne commencer à amortir son investissement qu'au moment où celui-ci est acquis ou constitué, donc au moment où l'investissement est totalement réalisé. Si le contribuable souhaite commencer à amortir les investissements en cours d'acquisition ou de constitution, comme il en a la possibilité selon les règles classiques des amortissements, il bénéficiera du taux de déduction classique tout d'abord, et du taux majoré dès que la borne remplira toutes les conditions. Cela se justifie par le fait que la condition d'accessibilité au public ne peut être vérifiée qu'au bout du processus, et qu'un octroi suivi d'une rectification au cas où la borne ne devient jamais accessible au public entraînerait des charges administratives très lourdes.

verbonden zijn met fiscale of financiële maatregelen die het verbruik van producten of het gebruik van diensten beïnvloeden doordat zij de naleving van die technische specificaties, andere eisen of regels betreffende diensten aanmoedigen. De status-quo periode is niet van toepassing op technische specificaties of andere eisen of regels betreffende diensten in verband met fiscale of financiële maatregelen. Deze maatregel voldoet dus aan de voorwaarden om aangemeld te moeten worden, maar aangezien de status-quo periode niet van toepassing is op deze *de facto* maatregelen is het exacte tijdstip van deze aanmelding echter minder cruciaal.

Het voordeel wordt verleend onder de vorm van een verhoogde aftrek voor de afschrijvingen van nieuwe publiek toegankelijke laadstations (ontworpen artikel 64^{quater}, WIB 92). De bijkomende kosten die samen met het laadstation worden ageschreven, maken deel uit van die aanschaffingswaarde. Dat geldt bv. voor de kosten voor bekabelingswerken. Ook de kosten met betrekking tot een elektriciteitscabine die nodig is voor de werking van de laadstations komen in aanmerking voor de verhoogde kostenaf trek.

De aftrek wordt op 200 pct. gebracht voor de afschrijvingen van publiek toegankelijke laadstations waarin is geïnvesteerd in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022 en op 150 pct. voor de afschrijvingen van publiek toegankelijke laadstations waarin is geïnvesteerd in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

De verhoogde aftrek wordt slechts verleend vanaf het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het laadstation effectief publiek toegankelijk is. Overeenkomstig artikel 64^{quater}, derde lid, WIB 92, in ontwerp, is dit slechts het geval wanneer het laadstation operationeel is en aangemeld bij de FOD Financiën. De belastingplichtige heeft de mogelijkheid om pas met het afschrijven van zijn investering te beginnen op het moment dat deze verworven of tot stand gebracht is, dus op het moment dat de investering volledig gedaan is. Indien de belastingplichtige wenst om al te starten met afschrijven in de loop van de verwerving of de tot stand brenging, zoals hem toegestaan is volgens de traditionele afschrijvingsregels, zal hij eerst van het traditionele tarief van aftrekbaarheid kunnen genieten en van het verhoogde tarief vanaf het moment dat het laadstation aan alle voorwaarden voldoet. Dit is te verantwoorden door het feit dat de voorwaarde van publieke toegankelijkheid slechts op het einde van het proces geverifieerd kan worden en het verlenen van de verhoogde aftrek gevuld door een rechting in het geval dat het laadstation nooit publiek toegankelijk wordt, zeer zware administratieve lasten met zich zou meebrengen.

La déduction majorée pour les bornes de recharge accessibles au public s'applique aussi bien à l'impôt des personnes physiques qu'à l'impôt des sociétés. Elle est également applicable à l'impôt des non-résidents, dans la mesure où ces frais grèvent exclusivement les revenus professionnels imposables en Belgique (articles 235 et 237, CIR 92).

Art. 14

Cet article fixe l'entrée en vigueur du présent chapitre.

CHAPITRE 3

Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 15 et 16

En principe, les voitures électriques peuvent être chargées avec un câble de charge spécial ("chargeur mobile") via une prise normale (la "prise schuko"). Cependant, bien que tous les chargeurs mobiles modernes soient équipés d'un "*In Cable Control Box*" (qui offre une protection contre la surchauffe), la plupart des installations électriques domestiques ne sont pas équipées pour faire face à la charge que constitue le chargement d'un véhicule électrique. Une borne de recharge à domicile a l'avantage d'être connectée à un circuit électrique séparé avec un fusible propre. Cela permet de faire face à d'importants risques de surcharge et de sécurité incendie.

De plus, la vitesse de charge d'une borne de recharge à domicile est considérablement plus élevée que celle d'un câble de recharge. En fonction des spécifications techniques du véhicule et des limites concrètes de l'installation domestique, la recharge via une borne de recharge à domicile peut être jusqu'à 10 fois plus rapide que via un chargeur mobile. Alors que les câbles de recharge à domicile délivrent généralement une puissance maximale jusqu'à 3 kW, les bornes de recharge à domicile peuvent charger à une puissance jusqu'à 22 kW.

La réduction d'impôt proposée a donc pour objectif d'encourager la recharge d'un véhicule électrique à domicile, et de rendre l'investissement dans une borne de recharge plus réalisable du point de vue des coûts.

En encourageant un maximum la recharge à domicile, on veille à ce que les autres installations de recharge, tant publiques que celles installées dans les entreprises, puissent être réservées autant que possible aux personnes qui ne sont pas, ou pas suffisamment, en

De verhoogde aftrek voor publiek toegankelijke laadstations geldt zowel in de personenbelasting als de vennootschapsbelasting. Hij is ook van toepassing in de belasting van niet-inwoners, voor zover die kosten uitsluitend drukken op de in België belastbare beroepsinkomsten (artikelen 235 en 237, WIB 92).

Art. 14

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK 3

Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 15 en 16

Elektrische wagens kunnen in principe met een speciale laadkabel ("mobiele lader") worden opgeladen via een normaal stopcontact (het zogenaamde "schuko-contact"). Hoewel alle moderne mobiele laders zijn uitgerust met een "*In Cable Control Box*" (die voor bescherming tegen oververhitting zorgt), zijn de meeste huishoudelijke elektriciteitsinstallaties echter niet voorzien op de belasting die het opladen van een elektrische wagen met zich meebrengt. Een thuislaadstation heeft het voordeel dat dit wordt aangesloten op een aparte elektrische kring met een eigen zekering. Hierdoor wordt tegemoetgekomen aan belangrijke risico's inzake overbelasting en brandveiligheid.

Bovendien is de laadsnelheid van een thuislaadstation aanzienlijk hoger dan die van een laadkabel. Afhankelijk van de technische specificaties van de wagen en de concrete beperkingen van de thuisinstallatie, kan laden via een thuislaadstation tot 10 keer sneller dan via een mobiele lader. Daar waar thuislaadkabels doorgaans een maximaal vermogen leveren tot 3kW, kan met een thuislaadstation worden opgeladen aan een vermogen tot 22kW.

De voorgestelde belastingvermindering heeft dan ook als doel om het thuis opladen van een elektrisch voertuig aan te moedigen, en de investering in een laadstation vanuit een kostperspectief haalbaarder te maken.

Door het opladen thuis maximaal te stimuleren, wordt er tegelijkertijd voor gezorgd dat de overige laadfaciliteiten zowel publiek als op de bedrijventerreinen, maximaal kunnen worden voorbehouden aan personen die niet of onvoldoende in de mogelijkheid zijn om een elektrisch

mesure de recharger un véhicule électrique à domicile (par exemple parce qu'elles ne disposent pas d'un garage séparé).

En outre, des possibilités supplémentaires de recharge à domicile garantissent que la pression d'investissement au niveau du gouvernement et des entreprises diminue, et que des investissements dans des infrastructures publiques de recharge puissent être réalisés de façon intelligente et répartie.

La réduction d'impôt est accordée pour les dépenses payées par le contribuable pour l'achat et l'installation d'une borne de recharge à l'adresse où il a établi son domicile.

Les dépenses envisagées sont principalement les dépenses pour l'achat d'une borne de recharge à l'état neuf et son installation. Les dépenses doivent impérativement aussi inclure les dépenses pour l'installation de la borne de recharge. Une borne de recharge installée par le contribuable lui-même n'est pas éligible à la réduction d'impôt. Les dépenses relatives au renforcement de l'installation électrique de une à trois phases dans le cadre de l'installation d'une borne de recharge entrent également en considération pour la réduction d'impôt.

Les dépenses pour l'inspection obligatoire de l'installation (qui est également une condition pour l'octroi du crédit d'impôt) entrent aussi en ligne de compte pour la réduction d'impôt. Puisqu'une borne de recharge doit être connectée à un circuit séparé, un câble doit en principe être posé entre le boîtier électrique et la borne de recharge. Parfois, il est nécessaire de prévoir un câblage supplémentaire pour une borne de recharge triphasée. Étant donné que le circuit séparé entraîne une modification importante de l'installation électrique, l'installation électrique doit être inspectée par un organisme de contrôle agréé.

La borne de recharge doit être installée à l'adresse du domicile du contribuable. Il doit s'agir de la résidence (fiscale) au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition pour lequel la réduction d'impôt est postulée et donc pas nécessairement au moment de l'installation de la borne de recharge ou du paiement. Ainsi les contribuables qui ont fait installer une borne de recharge dans leur habitation nouvellement construite ou récemment rénovée peuvent également bénéficier de la réduction d'impôt. Il n'est pas exigé que le contribuable soit le propriétaire ou l'usufruitier de l'habitation où la borne de recharge est installée. Un locataire qui fait installer une borne de recharge dans son habitation de location, par exemple, entre aussi en ligne de compte pour la réduction. De plus, il n'est pas nécessaire que la borne de recharge soit située à l'intérieur de l'habitation. Les frais de bornes

voertuig thuis op te laden (bijvoorbeeld omdat zij niet over een afzonderlijke garage beschikken).

Daarnaast zorgen de bijkomende laadmogelijkheden thuis ervoor dat de investeringsdruk op het niveau van de overheid én op ondernemingsniveau daalt en investeringen in publieke laadinfrastructuur slim en gespreid kunnen plaatsvinden.

De belastingvermindering wordt verleend voor de uitgaven die de belastingplichtige heeft betaald voor de aankoop en plaatsing van een laadstation op het adres waar hij zijn woonplaats gevestigd heeft.

De beoogde uitgaven zijn eerst en vooral de uitgaven voor de aankoop van een laadstation in nieuwe staat en de plaatsing ervan. De uitgaven moeten verplicht ook uitgaven voor de plaatsing van het laadstation omvatten. Een door de belastingplichtige zelf geplaatst laadstation komt niet in aanmerking voor de belastingvermindering. Uitgaven voor de verzwaring van de elektriciteitsinstallatie van één naar drie fasen in het kader van de installatie van een laadstation komen in aanmerking voor de belastingvermindering.

Ook de kosten voor de verplichte keuring van de installatie (die ook een voorwaarde is voor het verlenen van de belastingvermindering) komen in aanmerking voor de belastingvermindering. Omdat een laadstation op een afzonderlijke kring moet aangesloten worden, moet er in principe een kabel worden gelegd van de elektriciteitskast naar het laadstation. Soms is het nodig om een extra bekabeling te voorzien voor een driefasig laadstation. Vermits de afzonderlijke kring een belangrijke wijziging van de elektrische installatie inhoudt, moet de elektrische installatie worden gekeurd door een erkend keuringsorganisme.

Het laadstation moet geplaatst zijn op het adres van de woonplaats van de belastingplichtige. Het moet gaan om de (fiscale) woonplaats op 1 januari van het aanslagjaar waarvoor de belastingvermindering wordt gevraagd en dus niet noodzakelijk op het tijdstip van de plaatsing van de laadpaal of de betaling. Op die manier kunnen belastingplichtigen die een laadstation laten plaatsen in hun nieuwbouwwoning of nieuw gerenoveerde woning ook in aanmerking komen voor de belastingvermindering. Het is niet vereist dat de belastingplichtige eigenaar of vruchtgebruiker is van de woning waar het laadstation wordt geplaatst. Ook een huurder die een laadstation laat plaatsen in zijn huurwoning bijvoorbeeld komt in aanmerking voor de vermindering. Het is bovendien niet vereist dat het laadstation binnenin de woning wordt geplaatst. Ook uitgaven voor laadstations die tegen een

de recharge placées contre un mur extérieur ou dans les espaces de stationnement extérieurs sont également admissibles pour la réduction d'impôt.

Suite au point 15 de l'avis du Conseil d'État, il est précisé que les dépenses pour une borne de recharge installée dans un garage qui n'est pas attenant à l'habitation entrent également en considération pour la réduction d'impôt si ce garage peut être considéré comme faisant partie de l'habitation en raison de son utilité immédiate. Il doit alors s'agir d'un garage sur lequel le contribuable a des droits d'usage en tant que propriétaire, usufruitier ou locataire. Comme il a été proposé dans la réponse à une question du Conseil d'État, le texte de loi prévoit donc que la borne de recharge doit être installée dans ou à proximité immédiate de l'habitation où le contribuable a établi son domicile au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition.

Il doit s'agir d'une borne de recharge intelligente (voir commentaire de l'article 13). De plus, la borne de recharge ne peut utiliser que de l'électricité verte. Cette condition est remplie lorsque l'alimentation de la borne de recharge est fournie sur la base d'un contrat d'électricité 100 p.c. verte, ou par de l'énergie renouvelable propre (ou un mélange des deux) le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses sont faites.

Le montant des dépenses pour lesquelles une réduction d'impôt peut être accordée est limité à 1 500 euros par borne de recharge et par contribuable (article 145⁵⁰, § 2, alinéa 1^{er}, CIR 92, en projet).

La réduction d'impôt est accordée pour les dépenses effectivement payées au cours de la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024 inclus. Pour les dépenses payées au cours de la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022 inclus, le taux de la réduction d'impôt est de 45 p.c. Ce taux tombe à 30 p.c. pour les dépenses payées en 2023, et à 15 p.c. pour les dépenses payées au cours de la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 août 2024 inclus (article 145⁵⁰, § 2, alinéa 2, CIR 92, en projet).

La réduction d'impôt ne peut être accordée qu'une seule fois à un contribuable (article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4, 4°, CIR 92, en projet). Lorsqu'un contribuable fait des dépenses pour l'installation d'une borne de recharge sur deux périodes imposables, il ne pourra solliciter une réduction d'impôt que pour les dépenses d'une de ces deux périodes imposables.

Le contribuable sollicitant la réduction d'impôt doit tenir un certain nombre de documents à la disposition de

buitengevel zijn geplaatst of op buitenparkeerplaatsen komen in aanmerking voor de belastingvermindering.

In navolging van randnummer 15 van het advies van de Raad van State wordt verduidelijkt dat ook uitgaven voor een laadstation dat wordt geplaatst in een garage die niet bij de woning aansluit, in aanmerking komen voor de belastingvermindering als die garage door haar onmiddellijk nut als één geheel met de woning kan worden beschouwd. Het moet dan wel gaan om een garage waarover de belastingplichtige gebruiksrechten heeft als eigenaar, vruchtgebruiker of huurder. Zoals werd voorgesteld in het antwoord op een vraag van de Raad van State, wordt in de wettekst daarom bepaald dat het laadstation moet geplaatst zijn in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.

Het moet om een intelligent laadstation gaan (zie commentaar bij artikel 13). Bovendien mag het laadstation enkel gebruik maken van groene stroom. Aan die voorwaarde is voldaan wanneer de stroom voor het laadstation wordt geleverd op basis van een 100 pct. groene stroom-contract of door eigen hernieuwbare energie (of een mix van beide) op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk waarin de uitgaven zijn gedaan.

Het bedrag van de uitgaven waarvoor een belastingvermindering kan worden verleend, is beperkt tot 1 500 euro per laadpaal en per belastingplichtige (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 2, eerste lid, WIB 92).

De belastingvermindering wordt verleend voor de uitgaven die werkelijk zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024. Voor de uitgaven die worden betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 december 2022, bedraagt het tarief van de belastingvermindering 45 pct. Dat tarief daalt naar 30 pct. voor de uitgaven die worden betaald in 2023 en naar 15 pct. voor de uitgaven betaald in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 augustus 2024 (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 2, tweede lid, WIB 92).

De belastingvermindering kan slechts één keer worden verleend aan een belastingplichtige (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, 4°, WIB 92). Wanneer de belastingplichtige gespreid over twee belastbare tijdperken uitgaven doet voor de plaatsing van een laadstation, zal hij slechts voor de uitgaven voor één van die twee belastbare tijdperken een belastingvermindering kunnen vragen.

De belastingplichtige die de belastingvermindering aanvraagt, moet een aantal documenten ter beschikking

l'administration. Il s'agit des factures pour les dépenses, la preuve de paiement des dépenses, la preuve qu'il s'agit d'une borne de recharge intelligente qui n'utilise que de l'électricité verte et le certificat d'inspection (article 145⁵⁰, § 3, CIR 92, en projet).

Art. 17 à 19

Dans l'article 171, CIR 92, le 5° et 6° sont modifiés afin de prendre en compte la réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques pour le calcul du taux moyen.

L'article 178/1, CIR 92, est modifié pour régler l'imputation de la réduction d'impôt en tant que réduction d'impôt fédérale.

La réduction d'impôt sera également accordée aux non-résidents qui répondent à la règle des 75 p.c. Cela doit être explicité pour les non-résidents pour lesquels l'impôt est calculé conformément à l'article 243/1, CIR 92.

Art. 20

Cet article fixe l'entrée en vigueur des différentes dispositions modificatives du présent chapitre.

CHAPITRE 4

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

Art. 21

La présente mesure de déduction pour investissement vise à stimuler l'achat de camions sans émission carbone (à l'état neuf), et à prévoir l'installation d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène et d'infrastructure de recharge électrique relative aux camions sans émission carbone.

Enfin, les taux applicables de la présente déduction pour investissement sont:

- 35 p.c. en 2023;
- 29,5 p.c. en 2024;
- 24 p.c. en 2025;
- 18,5 p.c. en 2026;

houden van de administratie. Het gaat om de facturen voor de uitgaven, het bewijs van de betaling van de uitgaven, het bewijs dat het om een slim laadstation gaat dat uitsluitend groene stroom gebruikt en het keuringsattest (ontworpen artikel 145⁵⁰, § 3, WIB 92).

Art. 17 tot 19

In artikel 171, WIB 92, worden de bepalingen onder 5° en 6° aangepast zodat de belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens in rekening wordt gebracht om het gemiddeld tarief te bepalen.

Artikel 178/1, WIB 92, wordt aangepast om de aanrekening van de belastingvermindering als federale belastingvermindering te regelen.

De belastingvermindering zal ook worden verleend aan niet-inwoners die voldoen aan de 75 pct.-regel. Dit moet geëxpliciteerd worden voor de niet-inwoners voor wie de belasting overeenkomstig artikel 243/1, WIB 92, wordt berekend.

Art. 20

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de verschillende wijzigingsbepalingen in dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK 4

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

Art. 21

Deze maatregel van investeringsaftrek is gericht op het stimuleren van de aankoop van koolstofemissievrije vrachtwagens (in nieuwe staat), en de installatie van tankinfrastructuur voor waterstof en van elektrische laadinfrastructuur voor koolstofemissievrije vrachtwagens.

De tarieven van toepassing voor deze investeringsaftrek zijn:

- 35 pct. in 2023;
- 29,5 pct. in 2024;
- 24 pct. in 2025;
- 18,5 pct. in 2026;

— 13,5 p.c. à partir de 2027.

L'objectif est de favoriser au plus vite la transition écologique en accordant les incitants les plus élevés dans le futur le plus proche.

En réponse au point 3 de l'avis du Conseil d'État, il est précisé que la présente mesure a été mise en conformité aux articles 1^{er} à 9 et 36 du règlement général d'exemption par catégorie (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). Par conséquent, il est garanti que la présente mesure est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, alinéa 3, du Traité de fonctionnement de l'Union européenne, et est exonérée de l'obligation de notification prévue à l'article 108, alinéa 3, du même Traité.

La présente mesure tombe en effet dans le champ d'application de l'article 36 du Règlement précité, étant donné qu'elle permet au bénéficiaire d'aller au-delà des normes de l'Union applicables en matière d'émission de CO₂ des camions. Les normes de l'Union actuelles prévoient en effet uniquement une limitation des normes d'émissions, par laquelle l'émission de CO₂ moyenne des nouveaux camions devra, pour 2025 et 2030, être moins élevée de respectivement 15 p.c. et 30 p.c. que celle de 2019.

Afin de garantir que les autres conditions sont également respectées, l'article 69, § 1^{er}, CIR 92, est complété par deux alinéas qui limitent la déduction pour investissement au montant de l'intensité maximale de l'aide, c'est-à-dire 15 millions d'euros. En tenant compte d'un taux de l'impôt des sociétés de 25 p.c., cela aboutit à une déduction pour investissement maximale de 60 millions d'euros. De plus, la déduction pour investissement n'est plus autorisée si le contribuable a des arriérés de dettes en cours auprès de l'ONSS, lorsqu'il s'agit d'une entreprise en difficulté, lorsqu'il a reçu un ordre de récupération d'aide d'État ou lorsqu'il a déjà reçu une aide régionale pour cette immobilisation.

Vu que le taux de la déduction pour investissement reste limité à 35 p.c. maximum, en tenant compte d'un taux de l'impôt des sociétés de 25 p.c., l'on reste largement sous l'intensité maximale de l'aide prévue à l'article 36 du Règlement précité.

Suite au point 16 de l'avis du Conseil d'État, il est précisé que pour l'application de la présente mesure; il faut entendre par "camions": tout camion, tracteur routier ou de semi-remorque, de catégorie N1, N2 ou N3, tel

— 13,5 pct. vanaf 2027.

De doelstelling is om zo snel mogelijk tot een vergroening te komen door de hoogste stimulus toe te kennen tijdens de meest nabije jaren.

In antwoord op randnummer 3 van het advies de Raad van State wordt verduidelijkt dat deze maatregel in overeenstemming wordt gebracht met de artikelen 1 tot 9 en 36 van de algemene groepsvrijstellingenverordening (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). Hierdoor wordt gegarandeerd dat deze maatregel verenigbaar is met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van dat Verdrag is vrijgesteld.

Deze maatregel valt immers binnen het toepassingsgebied van artikel 36 van de voormelde verordening doordat deze maatregel de begunstigde in staat stelt om verder te gaan dan de geldende Unienormen op het vlak van CO₂-uitstoot van vrachtwagens. De huidige unienormen voorzien immers enkel in een beperking van de uitstootnormen, waarbij tegen 2025 en 2030 de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe vrachtwagens respectievelijk 15 pct. en 30 pct. lager moet liggen dan deze in 2019.

Om te verzekeren dat ook de andere voorwaarden worden nageleefd, wordt artikel 69, § 1, WIB 92, verder aangevuld met twee leden die de investeringsaftrek beperken tot het bedrag van de maximale steunintensiteit, zijnde 15 miljoen euro. Rekening houdend met een tarief in de vennootschapsbelasting van 25 pct. komt dit neer op een maximale investeringsaftrek van 60 miljoen euro. Vervolgens wordt de investeringsaftrek niet toegestaan wanneer de belastingplichtige nog achterstallige schulden heeft openstaan bij de RSZ, wanneer deze een onderneming in moeilijkheden is, wanneer deze een bevel tot terugvordering van staatssteun heeft uitstaan of wanneer deze reeds gewestelijke steun voor deze vaste activa heeft verkregen.

Aangezien het tarief van de investeringsaftrek beperkt blijft tot maximaal 35 pct. wordt, rekening houdend met het tarief van 25 pct. in de vennootschapsbelasting, ruimschoots onder de in artikel 36 van de voormelde verordening voorziene maximale steunintensiteit gebleven.

In navolging van randnummer 16 van het advies van de Raad van State wordt verduidelijkt dat voor de toepassing van deze maatregel onder "vrachtwagens" moet worden verstaan: iedere vrachtwagen, aanhangwagen- of

que défini dans le Règlement technique des véhicules et qui est identifié à l'immatriculation par le code "CV = camion" ou "TR = tracteur".

Art. 22

Afin de stimuler l'achat de camions sans émission carbone, l'article 21 de la présente loi introduit une déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'infrastructure de recharge électrique. Cette mesure est budgétairement compensée avec une réduction limitée de l'exonération actuel du droit d'accise spécial pour le diesel professionnel comme prévu dans l'article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004.

Le gasoil relevant du code NC 2710 19 41 d'une teneur en poids de soufre n'excédant pas 10 mg/kg, utilisé comme carburant, peut actuellement bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant de 247,6158 euros/1 000 litres lorsque ce gasoil est utilisé pour certaines fins professionnelles. Cet avantage, qui s'effectue au moyen d'un remboursement, est à partir du 1^{er} janvier 2023 graduellement réduit à 242 euros/1 000 litres à partir du 1^{er} janvier 2026.

Les recettes budgétaires attendues de cette réduction permettront de financer le coût budgétaire de la déduction pour investissement prévue pour les camions sans émissions carbone. En outre, il s'agit d'un signal pour décourager l'utilisation des combustibles fossiles et encourager les investissements dans des alternatives écologiques.

Art. 23

Cet article fixe l'entrée en vigueur des différentes dispositions modificatives du présent chapitre.

CHAPITRE 5

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

Généralités

Le présent projet de loi vise au verdissement fiscal de la mobilité. Afin d'atteindre cet objectif, le projet vise entre autre l'électrification des véhicules d'entreprise et

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.

Art. 22

Om de aankoop van koolstofemissievrije vrachtwagens te stimuleren, wordt door artikel 21 van deze wet een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en elektrische laadinfrastructuur ingevoerd. Deze maatregel wordt budgetair gecompenseerd met een beperkte afbouw van de bestaande vrijstelling van de bijzondere accijns voor professionele diesel zoals voorzien in artikel 429, § 5, 1), van de programmawet van 27 december 2004.

De gasolie van de GN-code 2710 19 41 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof, geniet momenteel van een vrijstelling van accijns ten belope van 247,6158 euro/1 000 liter wanneer deze gasolie wordt gebruikt van bepaalde professionele doeleinden. Dit voordeel, dat verkregen wordt in de vorm van een terugbetaling, wordt vanaf 1 januari 2023 stapsgewijs verlaagd tot 242 euro/1 000 liter vanaf 1 januari 2026.

Met de verwachte budgettaire opbrengst van deze verlaging kan de budgettaire kost van de voorziene investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens worden gefinancierd. Hierbij wordt bovendien een signaal gegeven om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen en investeringen in ecologische alternatieven aan te moedigen.

Art. 23

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de verschillende wijzigingsbepalingen in dit hoofdstuk.

HOOFDSTUK 5

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

Algemeen

Met het voorliggende wetsontwerp wordt ingezet op een fiscale vergroening van de mobiliteit. Hierbij wordt onder andere ingezet op de elektrificatie van

l'encouragement de l'installation des bornes de recharge pour voitures électriques accessibles au public.

La fourniture d'électricité par les bornes de recharge est actuellement considérée comme une distribution d'électricité, ce qui signifie que ceux qui vendent ou renoncent à cette électricité sont considérés comme des distributeurs tout au long du processus de distribution, avec les obligations correspondantes en termes d'accises.

Une solution pour cette problématique est visée par la proposition de modifier la loi-programme du 27 décembre 2004 afin d'intégrer légalement la prise en compte de l'accise dans le cas d'une livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques, au numéro de compteur EAN comme point final. Pour ce faire, la livraison d'électricité pour le chargement d'un véhicule électrique via un point/une borne de recharge est considérée comme faisant partie de la consommation d'électricité sans une obligation de distribution distincte.

Il vise la facilitation du développement de la mobilité électrique (conformément à la politique européenne et belge), l'apport d'une sécurité juridique aux opérateurs concernés et l'évitement d'une charge administrative sans modification de la base imposable.

Les taux d'accise fixés restent d'application et tiennent seulement compte du raccordement du site au réseau (soit égal ou inférieur à 1 kV soit supérieur à 1 kV). C'est également par analogie avec les taux déjà fixés pour les "entités qui produisent de l'électricité pour leur propre usage".

Art. 24

Cet article prévoit une dérogation au principe actuel de l'électricité qui est imposable au moment de la fourniture au consommateur. En effet, le régime conçu en 2004 constitue aujourd'hui un obstacle important au développement de la mobilité électrique. Le maintien du régime actuel implique des charges administratives et des coûts supplémentaires et entrave les investissements dans les infrastructures de recharge.

Afin d'éviter cela, le régime de l'électricité fournie pour la recharge des véhicules électriques via des bornes de recharge doit être adapté. À cet égard, il est important que la base imposable et les revenus qui en découlent ne soient pas modifiés, seul le moment de l'imposition est modifié.

Lorsque l'électricité du réseau est fournie aux acheteurs, l'accise est due suivant les taux en vigueur, indiquée

bedrijfswagens en op het stimuleren van de installatie van laadstations voor elektrische wagens die voor het publiek toegankelijk zijn.

Momenteel wordt de levering van elektriciteit via laadpalen beschouwd als distributie van elektriciteit waardoor diegenen die deze elektriciteit verkopen of afstaan tijdens het volledige leveringsproces als distributeur worden beschouwd, met de bijhorende verplichtingen inzake accijnzen.

Aan deze problematiek wordt tegemoet gekomen door het voorstel om de programrawet van 27 december 2004 aan te passen in die zin dat in geval van levering van elektriciteit voor het laden van elektrische voertuigen de afrekening van accijnzen wettelijk wordt verankerd op het EAN-nummer als eindpunt. Hierbij wordt de levering van elektriciteit voor het laden van een elektrisch voertuig via een laadpunt of laadpaal beschouwd als een onderdeel van de afname van elektriciteit zonder een afzonderlijke distributieverplichting.

Het doel is hierbij om de ontspeling van de elektromobiliteit verder te faciliteren, om rechtszekerheid te bieden aan de betrokken operatoren, en om administratieve lasten te vermijden zonder wijziging aan de belastbare basis.

De vastgestelde tarieven inzake accijnzen blijven van toepassing en houden enkel rekening met de aansluiting van de site op het net (gelijk aan of minder dan 1 kV hetzij meer dan 1 kV). Dit is ook naar analogie met de reeds vastgelegde tarieven voor de "entiteiten die voor eigen verbruik elektriciteit produceren".

Art. 24

Dit artikel voorziet in een afwijking van het huidige principe dat elektriciteit belast wordt op het ogenblik van levering aan een verbruiker. Het regime ontworpen in 2004 vormt vandaag immers een belangrijke hindernis voor de ontwikkeling van de elektromobiliteit. Het behouden van het huidige regime zorgt voor extra administratieve lasten en kosten en bemoeilijkt de investeringen in laadinfrastructuur.

Om dit te vermijden moet het regime voor elektriciteit geleverd voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen aangepast worden. Belangrijk daarbij is dat de belastbare basis en de hieruit voortvloeiende inkomsten niet wijzigen, enkel het belastbaar tijdstip wordt aangepast.

Indien de elektriciteit van het net geleverd wordt aan de afnemers, dan is hierop accijns verschuldigd volgens

par le distributeur selon la pratique habituelle. Il n'y a pas de charges administratives supplémentaires, ni pour les distributeurs, ni pour les entreprises actives dans le secteur de la mobilité électrique.

En outre, la même simplification est prévue pour l'électricité qui est produite localement.

À cet effet, la recharge des véhicules électriques doit être considérée comme propre usage de l'entité qui produit l'électricité. Il est à noter que l'assimilation de "propre usage" est uniquement valable pour ce paragraphe. L'assimilation ne peut pas être invoquée pour des autres fins comme, par exemple, des exonérations.

L'article 24 est adapté conformément au point 19.1 de l'avis du Conseil d'État. Suite au point 19.2 il est précisé que le terme "entité qui produit l'électricité" repris à l'article 24, 2°, doit être examiné dans le cadre du paragraphe 2 complet de l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004. Il ne s'agit pas des producteurs d'électricité en général mais des entreprises qui produisent de l'électricité (supplémentaire) pour leur propre usage. Pensez à une entreprise avec des immeubles de bureaux où des panneaux solaires se trouvent sur le toit ou une entreprise ayant un site de production où de l'électricité supplémentaire est produite par une installation de cogénération. Lorsque de telles entreprises produisent de l'électricité pour leur propre usage, elles tombent sous le paragraphe 2 de l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004. Le nouveau paragraphe ajouté par cet article précise que la portion de cette électricité qu'ils fourniraient à des tiers pour la recharge de véhicules électriques est également considérée comme "propre usage".

TITRE 3

Affaires sociales

CHAPITRE UNIQUE

Modification de l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés

Généralités

Ce chapitre vise un verdissement accéléré de notre parc de véhicules de société grâce à un certain nombre de modifications de la législation sociale et est conforme au reste de ce projet de loi.

de gangbare tarieven, welke de distributeur aangeeft volgens de gangbare praktijk. Er zijn geen bijkomende administratieve lasten, noch voor de distributeurs, noch voor de bedrijven actief in de sector van elektromobiliteit.

Verder wordt eenzelfde vereenvoudiging voorzien voor elektriciteit die lokaal wordt geproduceerd.

Hiervoor dient het laden van elektrische voertuigen beschouwd te worden als eigen verbruik van de entiteit die elektriciteit produceert. Er wordt op gewezen dat deze gelijkschakeling met "eigen verbruik" enkel en alleen geldt voor deze paragraaf. Deze gelijkschakeling kan niet ingeroepen worden voor andere doeleinden zoals bijvoorbeeld vrijstellingen.

Artikel 24 wordt aangepast overeenkomstig randnummer 19.1 van het advies van de Raad van State. In navolging van randnummer 19.2 wordt verduidelijkt dat de term "entiteit die elektriciteit produceert" opgenomen in artikel 24, 2°, moet bekijken worden in het kader van de volledige paragraaf 2 van het artikel 424 van de programlawet van 27 december 2004. Het gaat dan niet over de algemene elektriciteitsproducenten, maar over bedrijven die (extra) elektriciteit voor eigen gebruik produceren. Denk aan een bedrijf met kantoorgebouwen waar zonnepanelen op het dak staan, of een bedrijf met een productiesite waar extra elektriciteit wordt opgewekt via een warmtekrachtkoppeling. Wanneer zulke bedrijven voor eigen gebruik elektriciteit produceren, vallen ze onder paragraaf 2 van artikel 424 van de programlawet van 27 december 2004. Het nieuwe lid dat wordt toegevoegd d.m.v. dit artikel verduidelijkt dat het gedeelte van deze elektriciteit dat zij zouden leveren aan derden voor het opladen van elektrische voertuigen, ook als "eigen gebruik" wordt beschouwd.

TITEL 3

Sociale zaken

ENIG HOOFDSTUK

Wijziging van artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers

Algemeen

Dit hoofdstuk zet in op een versnelde vergroening van ons bedrijfswagenpark door een aantal aanpassingen aan de sociale wetgeving en sluit aan bij de rest van dit wetsontwerp.

Pour ce faire, la cotisation de solidarité due par l'employeur à l'ONSS pour le véhicule qu'il met à disposition de son travailleur destiné à un usage autre que strictement professionnel, et qui est calculée sur la base des émissions de CO₂, sera fortement augmentée pour les voitures non exemptes d'émissions afin de créer un effet dissuasif.

Le montant minimum de la cotisation de solidarité s'applique aux voitures zéro émission. Cependant, le verdissement du parc de véhicules ne peut pas conduire à ce que l'avantage salarial d'une voiture de société soit encore plus important que ce n'est le cas actuellement. Cela conduirait en effet à une utilisation encore plus forte des véhicules privés, avec le risque de multiplier les embouteillages. C'est pourquoi la contribution minimale sera quelque peu augmentée de sorte qu'au final, dans l'hypothèse d'un verdissement total, la cotisation moyenne de solidarité pour une voiture de société sera la même qu'actuellement.

Art. 25

Cet article modifie l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, en trois points:

1) Le premier point introduit une augmentation progressive de la cotisation CO₂ à partir du 1^{er} juillet 2023 pour toutes les voitures de société achetées, prises en leasing ou en location après cette date. Pour les voitures achetées, prises en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, la méthode de calcul existante sera conservée.

2) Au point deux, la disposition relative aux voitures fonctionnant au GPL est complétée par les voitures fonctionnant au gaz naturel et/ou au méthane. Ces deux dernières catégories n'existaient pas encore au moment de l'introduction de la contribution CO₂, mais dans la pratique elles étaient toujours traitées de la même manière que les voitures fonctionnant au GPL. L'occasion est maintenant saisie d'adapter la loi à la pratique.

3) Le dernier point rétablit un oubli du législateur initial de ne pas inclure les voitures fonctionnant au GPL dans la disposition liant la contribution de CO₂ à l'indice de santé, contrairement aux véhicules à propulsion électrique. Comme il n'y a aucun motif acceptable d'exempter uniquement les voitures fonctionnant au GPL d'une augmentation de la contribution CO₂ liée à l'indice santé, cet oubli viole le principe d'égalité et doit être rectifié. Pour des raisons de sécurité juridique et compte tenu du fait que, dans la pratique, il n'existe

Om dit te bereiken zal de solidariteitsbijdrage, die de werkgever aan de RSZ verschuldigd is voor het voertuig dat hij aan zijn werknemer ter beschikking stelt dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd en berekend wordt op basis van de CO₂-uitstoot, sterk worden verhoogd voor niet-emissievrije wagens om zo een ontradend effect te creëren.

Voor de emissievrije wagens is het minimumbedrag van de solidariteitsbijdrage van toepassing. De vergroening van het wagenpark mag er evenwel niet toe leiden dat het loonvoordeel van een bedrijfswagen nog groter wordt dan nu het geval is. Dit zou er immers toe leiden dat het gebruik van privévoertuigen nog sterker wordt aangemoedigd met het risico op meer files. Daarom zal de minimumbijdrage enigszins worden opgetrokken zodat finaal, in de hypothese van een volledige vergroening, de gemiddelde solidariteitsbijdrage voor een bedrijfswagen even hoog zal zijn als nu het geval is.

Art. 25

Dit artikel wijzigt artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, in drie punten:

1) Het eerste punt voert vanaf 1 juli 2023 een geleidelijke verhoging van de CO₂-bijdrage in voor alle, na deze datum aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens. Voor de wagens die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 blijft de bestaande berekeningswijze behouden.

2) In punt twee wordt de bepaling over de wagens die op LPG rijden, vervolledigd met de wagens op aardgas en/of methaan gas. Deze laatste twee categorieën bestonden nog niet bij de invoering van de CO₂-bijdrage, maar werden in de praktijk altijd op dezelfde manier behandeld als de wagens op LPG. Er wordt nu van de gelegenheid gebruik gemaakt om de wet aan te passen aan de praktijk.

3) Het laatste punt herstelt een vergetelheid van de oorspronkelijke wetgever om de wagens die rijden op LPG niet mee op te nemen in de bepaling die de CO₂-bijdrage koppelt aan de gezondheidsindex, dit in tegenstelling tot de voertuigen met elektrische aandrijving. Gezien er geen aanvaardbare reden is om alleen de wagens op LPG vrij te stellen van een aan de gezondheidsindex gekoppelde verhoging van de CO₂-bijdrage, schendt deze vergetelheid het gelijkheidsbeginsel en moet deze worden rechtgezet. Omwille van de rechtszekerheid

pratiquement aucune voiture de société fonctionnant au GPL, cette rectification n'aura pas d'effet rétroactif.

Art. 26

Cet article règle l'entrée en vigueur du présent chapitre.

TITRE 4

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

Art. 27 à 31

Pour le 30 avril 2026, le Roi doit faire une évaluation de l'impact du verdissement fiscal et social de la mobilité, notamment en ce qui concerne son impact sur les finances publiques.

Il sera à cet effet demandé aux contribuables de fournir toutes les données qui sont nécessaires pour déterminer l'impact sur l'avantage de toute nature pour la mise à disposition d'un véhicule d'entreprise, sur la déductibilité fiscale des frais de voiture, sur les accises aux carburants et à la TVA. Afin de pouvoir évaluer de façon optimale l'impact de la réforme visée via le présent projet, l'administration aura en effet besoin des chiffres détaillés de toutes ces choses.

Il sera déterminé via un arrêté royal de quelle manière et endéans quel délai cette nouvelle obligation doit être remplie. Le non-respect de cette obligation pourra être sanctionné via les amendes administratives visées à l'article 445, § 1^{er}, CIR 92.

Suite au point 20 de l'avis du Conseil d'État, la disposition de l'article 30 est réécrite. Il a été opté pour une réécriture différente que celle proposée par le Conseil d'État, afin de pouvoir inclure l'infraction à l'article 29 dans le classement par échelle prévu à l'article 229/1 de l'AR/CIR 92, c'est-à-dire celui pour les infractions aux dispositions du CIR 92 ainsi que des arrêtés pris pour leur exécution, autre qu'en cas d'absence de déclaration ou de déclaration tardive en matière de précomptes professionnel et mobilier, ou en cas d'absence de paiement, de paiement tardif ou de paiement insuffisant en matière de précomptes professionnel et mobilier.

Le titre 4 est également complété par un article autorisant l'administration fiscale à exiger du contribuable les données nécessaires si celles-ci n'ont pas été fournies conformément à l'article 29. Cette option ne sera utilisée

en omwille van het feit dat er in de praktijk nauwelijks of geen bedrijfswagens op LPG rijden, gebeurt deze rechtzetting niet met terugwerkende kracht.

Art. 26

Dit artikel regelt de inwerking van dit hoofdstuk.

TITEL 4

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

Art. 27 tot 31

Tegen 30 april 2026 moet de Koning een evaluatie maken van de impact van de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft.

Er zal daartoe aan de belastingplichtigen gevraagd worden de gegevens te verstrekken die nodig zijn om de impact op het voordeel van alle aard voor het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen, op de fiscale aftrekbaarheid van de autokosten, op de brandstofacties en op de btw te bepalen. Teneinde de impact van de via dit ontwerp beoogde hervorming optimaal te kunnen evalueren, zal de administratie immers gedetailleerde cijfers nodig hebben over al deze zaken.

Er zal via koninklijk besluit bepaald worden op welke wijze en binnen welke termijn aan deze nieuwe verplichting voldaan dient te worden. Het niet-naleven van deze verplichting zal via de in artikel 445, § 1, WIB 92, bedoelde administratieve boetes bestraft kunnen worden.

In navolging van randnummer 20 van het advies van de Raad van State wordt de bepaling in artikel 30 herschreven. Er wordt geopteerd voor een andere herschrijving als voorgesteld door de Raad van State om zo de overtreding van artikel 29 in te kunnen schuiven in de rangbepaling van de schaal voorzien in artikel 229/1 van het KB/WIB 92, met name deze voor overtredingen van de bepalingen van het WIB 92 evenals van de ter uitvoering ervan genomen bepalingen, andere dan niet-aangifte of laattijdige aangifte inzake bedrijfsvoorheffing en roerende voorheffing, of niet-betaling, een laattijdige betaling of een ontoereikende betaling van de bedrijfsvoorheffing en roerende voorheffing.

Titel 4 wordt ook nog aangevuld met een artikel om de fiscale administratie toe te staan de nodige gegevens bij de belastingplichtige op te vorderen indien deze niet bezorgd zijn overeenkomstig artikel 29. Van

que dans la mesure où elle est jugée nécessaire dans le cadre de l'évaluation prévue à l'article 28.

Le ministre des Finances,

Vincent VAN PETEGHEM

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre des Affaires sociales,

Frank VANDENBROUCKE

La ministre du Climat,

Zakia KHATTABI

La ministre de l'Énergie,

Tinne VAN der STRAETEN

deze mogelijkheid zal enkel gebruik worden gemaakt voor zover dit nodig wordt geacht in het kader van de in artikel 28 voorziene evaluatie.

De minister van Financiën,

Vincent VAN PETEGHEM

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Sociale Zaken,

Frank VANDENBROUCKE

De minister van Klimaat,

Zakia KHATTABI

De minister van Energie,

Tinne VAN der STRAETEN

AVANT-PROJET DE LOI	VOORONTWERP VAN WET
Soumis à l'avis du Conseil d'État	onderworpen aan het advies van de Raad van State
Avant projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité	Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit
Titre 1^{er} – DISPOSITION GÉNÉRALE	Titel 1 – ALGEMENE BEPALING
Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.	Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.
Titre 2 – FINANCES	Titel 2 - FINANCIËN
Chapitre 1^{er} - Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone	Hoofdstuk 1 - Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark
Art. 2. Dans l'article 66, § 1 ^{er} , du même Code, remplacé par la loi du 25 décembre 2017, entre l'alinéa 3 et l'alinéa 4, qui devient l'alinéa 5, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit:	Art. 2. In artikel 66, § 1, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 december 2017, wordt tussen het derde en het vierde lid, dat het vijfde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:
"Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1 ^{er} , 2°, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1 ^{er} janvier 2023.".	"Het in het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet hoger zijn dan 50 pct. voor wat betreft de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig.".
Art. 3. A l'article 66 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 et par l'article 2 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées:	Art. 3. In artikel 66 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 en bij artikel 2 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:
1° le paragraphe 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , 2°, est complété par la phrase suivante:	1° paragraaf 1, eerste lid, 2°, wordt aangevuld met een zin, luidende:
"Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.";	"Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.";
2° le paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2, est remplacé par ce qui suit:	2° paragraaf 1, tweede lid, wordt vervangen als volgt:
"Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1 ^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1 ^{er} , 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. et s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1 ^{er} janvier 2018.";	"Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. en bedraagt het minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.";
3° dans le paragraphe 1 ^{er} , entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3, qui devient l'alinéa 4, un alinéa est inséré, rédigé comme suit:	3° in paragraaf 1 wordt tussen het tweede en het derde lid, dat het vierde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:
"Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1 ^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, la formule visée à l'alinéa 1 ^{er} , 2°, est, par dérogation à l'alinéa 1 ^{er} , aussi appliquée pour les véhicules qui émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre ou plus, et le taux déterminé conformément à l'alinéa 1 ^{er} , 2°, ne peut être supérieur à 75 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.";	"Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 wordt, in afwijking van het eerste lid, de in het eerste lid, 2°, bedoelde formule ook toegepast voor de voertuigen die een uitstoot hebben van 200 gram CO2 per kilometer of meer, en kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.";

4° au paragraphe 1^{er}, dans les alinéas 7 et 8 anciens, qui deviennent les alinéas 8 et 9, les mots “alinéa 3” sont chaque fois remplacés par les mots “alinéa 4”;

5° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.”.

6° dans le paragraphe 2 les mots “§ 2. Le § 1^{er} ne s'applique pas.” sont remplacés par les mots “§ 2. Le paragraphe 1^{er} du présent article et l'article 551 ne s'appliquent pas.”;

7° dans le paragraphe 3 les mots “au § 1^{er},” sont remplacés par les mots “au paragraphe 1^{er} du présent article et à l'article 551.”;

8° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. Par dérogation au paragraphe 1^{er} du présent article et à l'article 551, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen d'un véhicule visé dans ces dispositions, sont fixés forfaitairement à 0,15 euros par kilomètre parcouru. La présente dérogation n'est pas applicable aux véhicules qui sont exonérés de la taxe de circulation conformément à l'article 5, § 1^{er}, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, ni pour les véhicules dont les frais professionnels ne sont pas déductibles conformément au paragraphe 1^{er}.”.

Art. 4. A l'article 66, § 1^{er}, du même Code, remplacé par l'article 3 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe est complété par ce qui suit:

“, auquel cas le taux de déductibilité est porté à:

— 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027;

— 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027.”;

2° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028.”;

3° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029.”;

4° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 75 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2030.”;

4° in paragraaf 1 worden in het vroegere zevende en achtste lid, die het achtste en negende lid worden, de woorden “derde lid” telkens vervangen door de woorden “vierde lid”;

5° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.”.

6° in paragraaf 2 worden de woorden “§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing.” vervangen door de woorden “§ 2. Paragraaf 1 van dit artikel en artikel 551 zijn niet van toepassing.”;

7° in paragraaf 3 worden de woorden “in § 1” vervangen door de woorden “in paragraaf 1 van dit artikel en in artikel 551”;

8° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. In afwijking van paragraaf 1 van dit artikel en artikel 551 worden de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling met een in die bepalingen vermeld voertuig forfaitair op 0,15 euro per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld, noch voor voertuigen waarvan de beroepskosten overeenkomstig paragraaf 1 niet aftrekbaar zijn.”.

Art. 4. In artikel 66, § 1, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij artikel 3 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de paragraaf wordt aangevuld met wat volgt:

“, in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:

— 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

2° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

3° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

4° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 75 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

5° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 67,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”

Art. 5. L'article 198bis, du même Code, remplacé par la loi du 25 décembre 2017, est remplacé comme suit:

“L'article 551, alinéa 3, n'est pas applicable.”.

Art. 6. A l'article 223, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa est complété par un 6°, rédigé comme suit:

“6° les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.”;

1° l'alinéa est complété par un 7°, rédigé comme suit:

“7° d'un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.”;

3° le 7°, inséré par le 2° du présent article, est remplacé par ce qui suit:

“7° d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2:

— 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027;

— 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.”;

4° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029.”;

5° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.”;

6° le 7°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”.

5° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 67,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 5. Artikel 198bis, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 december 2017, wordt vervangen als volgt:

“Artikel 551, derde lid, is niet van toepassing.”.

Art. 6. In artikel 223, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 6°, luidende:

“6° de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.”;

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 7°, luidende:

“7° een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.”;

3° de bepaling onder 7°, die door de bepaling onder 2° van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

“7° een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten:

— 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

4° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3° van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

5° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

6° de bepaling onder 7°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 7. A l'article 225, alinéa 2, 5°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o" sont remplacés par les mots "sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 6^o";

2° les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o" sont remplacés par les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o, 5^o et 7^o".

Art. 8. A l'article 234, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa est complété par un 8°, rédigé comme suit:

"8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.;"

1° l'alinéa est complété par un 9°, rédigé comme suit:

"9° sur un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 qui n'émettent pas de CO2 et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.;"

3° le 9°, inséré par le 2° du présent article, est remplacé par ce qui suit:

"9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2:

— 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027;

— 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.;"

4° le 9°, remplacé par le 9° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

"- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029.;"

5° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

"- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.;"

6° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

Art. 7. In artikel 225, tweede lid, 5°, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "en op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen" worden vervangen door de woorden "op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten";

2° de woorden "artikel 223, eerste lid, 4° en 5°" worden vervangen door de woorden "artikel 223, eerste lid, 4°, 5° en 7°".

Art. 8. In artikel 234, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 8°, luidende:

"8° op de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.;"

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 9°, luidende:

"9° op een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.;"

3° de bepaling onder 9°, die door de bepaling onder 2° van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

"9° op een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten:

— 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.;"

4° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3° van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.;"

5° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

"- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.;"

6° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”.

Art. 9. A l'article 247, 2^o, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “et les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6^o et 7^o” sont remplacés par les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6^o et 7^o, et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8^o”;

2° les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6^o et 7^o” sont remplacés par les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6^o, 7^o et 9^o”.

Art. 10. Dans le titre X du même Code, il est inséré un article 551 rédigé comme suit:

“Art. 551. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1^{er}, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2026, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante: 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO2 par kilomètre ou plus, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

Par dérogation à l'alinéa 2, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2018.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut être supérieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO2 par kilomètre, l'émission de grammes de CO2 visée à l'alinéa 1^{er} à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le

“- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 9. In artikel 247, 2^o, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “en de in artikel 234, eerste lid, 6^o en 7^o, bedoelde bedragen” worden vervangen door de woorden “, de in artikel 234, eerste lid, 6^o en 7^o, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8^o, bedoelde kosten”;

2° de woorden “artikel 234, eerste lid, 6^o en 7^o” worden vervangen door de woorden “artikel 234, eerste lid, 6^o, 7^o en 9^o”.

Art. 10. In titel X van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 551 ingevoegd, luidende:

“Art. 551. In afwijking van artikel 66, § 1, zijn de beroeps-kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2026 aftrekbaar tegen een tarief vastgelegd door toepassing van de volgende formule: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO2 per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig met een CO2-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

In afwijking van het tweede lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.

Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde

résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Par dérogation à l'article 66, § 1^{er}, et à l'alinéa 1^{er} du présent article, les moins-values relatives aux véhicules visés à l'alinéa 1^{er} sont déductibles en tant que frais professionnels à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.

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

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient visé à l'alinéa 1^{er} applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 5 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

L'alinéa 5 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1^{er} janvier 2018.”

Art. 11. A l'article 551 du même Code, inséré par l'article 10, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots “avant le 1^{er} janvier 2026,” sont remplacés par les mots “avant le 1^{er} juillet 2023,”;

2° dans l'alinéa 4, les mots “50 p.c.” sont remplacés par les mots “25 p.c.”;

3° l'alinéa 4 est abrogé;

4° dans les anciens alinéas 8 et 9, qui deviennent les alinéas 7 et 8, les mots “alinéa 5” sont chaque fois remplacés par les mots “alinéa 4”.

Art. 12. L'article 2 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2024 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2023.

L'article 3, 1^o à 4^o, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2026 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2025.

Les articles 3, 5^o à 8^o, 5, 6, 1^o, 7, 1^o, 8, 1^o, 9, 1^o, et 10 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2027 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2026.

Les articles 4, 1^o, 6, 2^o, 7, 2^o, 8, 2^o, et 9, 2^o, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.

De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het vijfde lid bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

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

Art. 11. In artikel 551 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd door artikel 10, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “vóór 1 januari 2026” vervangen door de woorden “vóór 1 juli 2023”;

2° in het vierde lid worden de woorden “50 pct. vervangen door de woorden “25 pct.”;

3° het vierde lid wordt opgeheven;

4° in het vroegere achtste en negende lid, die het zevende en achtste lid worden, worden de woorden “vijfde lid” telkens vervangen door de woorden “vierde lid”.

Art. 12. Artikel 2 treedt in werking op 1 januari 2023 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2024 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2023.

Artikel 3, 1^o tot 4^o, treedt in werking op 1 januari 2025 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2026 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2025.

De artikelen 3, 5^o tot 8^o, 5, 6, 1^o, 7, 1^o, 8, 1^o, 9, 1^o, en 10 treden in werking op 1 januari 2026 en zijn van toepassing vanaf het aanslagjaar 2027 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2026.

De artikelen 4, 1^o, 6, 2^o, 7, 2^o, 8, 2^o, en 9, 2^o, treden in werking op 1 januari 2027.

L'article 11, 2°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2028 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2027.

Les articles 4, 2°, 6, 3°, et 8, 3°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

Les articles 4, 3°, 6, 4°, et 8, 4°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2029.

Les articles 4, 4°, 6, 5°, et 8, 5°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2030.

Les articles 4, 5°, 6, 6°, et 8, 6°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2031.

Chapitre 2 - Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 13. Dans le titre II, chapitre II, section IV, sous-section III, A, du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré un article 64*quater* rédigé comme suit:

Art. 64*quater*. Les amortissements relatifs à des bornes de recharge pour véhicules électriques acquises à l'état neuf ou constituées à l'état neuf qui sont publiquement accessibles, sont déductibles:

— à concurrence de 200 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus;

— à concurrence de 150 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

Pour l'application du présent article, une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsqu'elle:

— est librement accessible à tout tiers au moins pendant les heures d'ouverture ou les heures de fermeture habituelles de l'entreprise; et

— est notifiée auprès du Service Public Fédéral Finances dans le délai fixé par le Roi.

Seules les bornes de recharge qui peuvent être numériquement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs, sont prises en considération pour cette déduction majorée. Le protocole standardisé mentionné plus haut doit être soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développé pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge.

Artikel 11, 2°, treedt in werking op 1 januari 2027 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2028 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2027.

De artikelen 4, 2°, 6, 3°, en 8, 3°, treden in werking op 1 januari 2028.

De artikelen 4, 3°, 6, 4°, en 8, 4°, treden in werking op 1 januari 2029.

De artikelen 4, 4°, 6, 5°, en 8, 5°, treden in werking op 1 januari 2030.

De artikelen 4, 5°, 6, 6°, en 8, 6°, treden in werking op 1 januari 2031.

Hoofdstuk 2 - Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 13. In titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling III, onderdeel A, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 64*quater* ingevoegd, luidende:

Art. 64*quater*. De afschrijvingen met betrekking tot in nieuwe staat verkregen of tot stand gebrachte laadstations voor elektrische wagens die publiek toegankelijk zijn, zijn aftrekbaar:

— ten belope van 200 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022;

— ten belope van 150 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

Voor de toepassing van dit artikel wordt een laadstation als publiek toegankelijk beschouwd wanneer het:

— ten minste gedurende de gangbare openingstijden, dan wel sluitingstijden van de onderneming vrij toegankelijk is voor elke derde; en

— binnen de door de Koning vastgestelde termijn aangemeld is bij de Federale overheidsdienst Financiën.

Enkel laadstations die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheersysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers komen voor deze verhoogde aftrek in aanmerking. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol moet ofwel van het type OCPP zijn, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld.

Le montant déductible par période imposable est obtenu en majorant , selon le cas, de 100 p.c. ou de 50 p.c. le montant normal des amortissements de cette période.

Dans le cadre de la notification visée à l'alinéa 2, deuxième tiret, le contribuable autorise le Service Public Fédéral Finances à faire répertorier la borne de recharge sur le site internet de l'Observatoire européen des carburants alternatifs (eafo.eu). Le Roi détermine la forme de la notification visée à l'alinéa 2, deuxième tiret et les données qu'elle contient, ainsi que la manière dont le consentement susmentionné est accordé.

Les amortissements qui, conformément à l'alinéa 4, sont pris en considération au-delà de la valeur d'investissement ou de revient des bornes de recharges visées à l'alinéa 1^{er}, n'entrent pas en compte pour la détermination des plus-values ou moins-values ultérieures afférentes à ces bornes. .

Chapitre 3 - Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 14. Au titre II, chapitre III, section 1^{re}, du Code des impôts sur les revenus 1992, une sous-section *Ilvicies bis* est insérée sous l'intitulé “Sous-section *Ilvicies bis* - Réduction d'impôt pour les dépenses exposées pour l'installation d'une borne de recharge”.

Art. 15. Dans la sous-section *Ilvicies bis* du titre II, chapitre III, section 1^{re}, du même Code, insérée par l'article 14 de la présente loi, il est inséré un article 145⁵⁰ rédigé comme suit:

“Art. 145⁵⁰. § 1^{er}. Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées par le contribuable pendant la période imposable pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques dans l'habitation où le contribuable a établi son domicile au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} comprennent les dépenses pour l'achat à l'état neuf d'une borne de recharge et son installation, ainsi que les dépenses pour le contrôle de cette installation.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} doivent être payées au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

La réduction d'impôt est accordée lorsqu'il est satisfait simultanément aux conditions suivantes:

1° la borne de recharge peut être numériquement connectée, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs. Le protocole standardisé mentionné plus haut est soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un

Het aftrekbaar bedrag per belastbaar tijdperk wordt bekomen door het normale bedrag van de afschrijvingen van dat tijdperk met, naargelang het geval, 100 pct. of 50 pct. te verhogen.

In het kader van de in het tweede lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding, geeft de belastingplichtige aan de Federale Overheidsdienst Financiën de toestemming om het laadstation te laten vermelden op de webstek van het Europese observatorium voor alternatieve brandstoffen (eafo.eu). De Koning bepaalt de vorm van de in het tweede lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding en de gegevens die ze bevat evenals de manier waarop de hiervoor vermelde toestemming wordt verleend.

De afschrijvingen die overeenkomstig het vierde lid worden aanvaard bovenop de aanschaffings- of beleggingswaarde van de in het eerste lid bedoelde laadstations, komen niet in aanmerking voor het bepalen van de latere meerwaarden en minderwaarden op die laadstations. .

Hoofdstuk 3 - Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 14. In titel II, hoofdstuk III, afdeling I, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een onderafdeling *Ilvicies bis* ingevoegd met als opschrift “Onderafdeling *Ilvicies bis* - Belastingvermindering voor uitgaven verricht voor de plaatsing van een laadstation”.

Art. 15. In onderafdeling *Ilvicies bis* van titel II, hoofdstuk III, afdeling 1, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij artikel 14 van deze wet, wordt een artikel 145⁵⁰ ingevoegd, luidende:

“Art. 145⁵⁰. § 1. Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk door de belastingplichtige werkelijk zijn betaald voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens in de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven omvatten de uitgaven voor de aankoop in nieuwe staat van een laadstation en de plaatsing ervan evenals de uitgaven voor de keuring van de installatie.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven moeten zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024.

De belastingvermindering wordt verleend wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° het laadstation kan via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol is ofwel van het type OCPP, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van

autre standard international développée pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge;

2° la borne de recharge utilise uniquement de l'électricité qui est fournie sur la base d'un contrat avec un fournisseur d'électricité qui s'engage à ne fournir que de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, ou qui est produite sur place au moyen de sources d'énergies renouvelables;

3° l'installation est approuvée par un organisme de contrôle agréé;

4° le contribuable n'a pas postulé la réduction d'impôt pour une période imposable antérieure.

La condition visée à l'alinéa 4, 2°, doit être remplie le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

La réduction d'impôt n'est pas applicable aux dépenses:

1° qui sont prises en considération à titre de frais professionnels réels;

2° qui donnent droit à la déduction pour investissement visée à l'article 69;

3° qui sont remboursées par l'employeur du contribuable ou la personne morale dont il est dirigeant d'entreprise au titre de dépenses propres à l'employeur ou à la personne morale.

§ 2. Le montant pour lequel la réduction d'impôt est octroyée ne peut excéder 1 500 euros par borne de recharge et par contribuable. Ce montant n'est pas indexé conformément à l'article 178.

La réduction d'impôt est égale à:

— 45 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2021 ou 2022;

— 30 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2023;

— 15 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2024.

Lorsqu'une imposition commune est établie, la réduction d'impôt est répartie proportionnellement en fonction du revenu imposé conformément à l'article 130 de chaque conjoint dans l'ensemble des revenus des deux conjoints imposés conformément à l'article 130.

§ 3. Le contribuable tient les documents suivants à la disposition de l'administration:

een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld;

2° het laadstation gebruikt uitsluitend stroom die wordt geleverd op basis van een overeenkomst met een stroomleverancier die er zich toe verbindt om uitsluitend stroom te leveren die geproduceerd is op basis van hernieuwbare energiebronnen of die ter plaatse wordt opgewekt door middel van hernieuwbare energiebronnen;

3° de installatie is goedgekeurd door een erkend keuringsorganisme;

4° de belastingplichtige heeft de belastingvermindering niet gevraagd voor een vorig belastbaar tijdperk.

Aan de in het vierde lid, 2°, bedoelde voorwaarde moet voldaan worden op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan de in het eerste lid bedoelde uitgaven zijn gedaan.

De belastingvermindering is niet van toepassing op uitgaven die:

1° in aanmerking genomen zijn als werkelijke beroepskosten;

2° recht geven op de in artikel 69 bedoelde investeringsaftrek.

3° door de werkgever van de belastingplichtige of de rechtspersoon waarvan de belastingplichtige bedrijfsleider is, worden terugbetaald als eigen kosten van die werkgever of rechtspersoon.

§ 2. Het bedrag waarvoor de belastingvermindering wordt verleend, kan niet meer bedragen dan 1 500 euro per laadstation en per belastingplichtige. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd overeenkomstig artikel 178.

De belastingvermindering is gelijk aan:

— 45 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2021 of 2022;

— 30 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2023;

— 15 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2024.

In geval van een gemeenschappelijke aanslag wordt de belastingvermindering evenredig omgedeeld in functie van het overeenkomstig artikel 130 belaste inkomen van elk der echtgenoten ten opzichte van de som van de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomens van de beide echtgenoten.

§ 3. De belastingplichtige houdt de volgende documenten ter beschikking van de administratie:

1° les factures pour les dépenses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2;

2° la preuve du paiement des dépenses susvisées;

3° les documents probants permettant d'établir que la borne de recharge répond aux conditions visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 1^o et 2^o;

4° l'attestation délivrée dans le cadre de l'inspection visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 3^o.

La facture pour l'installation de la borne de recharge indique l'adresse où la borne de recharge est installée. .

Art. 16. Dans l'article 171 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 24 décembre 2020, dans la phrase liminaire des 5^o et 6^o, les mots "145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis:" sont chaque fois remplacés par les mots "145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis:"

Art. 17. Dans l'article 178/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 22 avril 2019, les mots "145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis," sont remplacés par les mots "145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis,".

Art. 18. Dans l'article 243/1 du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 23 juin 2020, dans la phrase liminaire, les mots 145⁴⁸, 146 à 154bis, sont remplacés par les mots 145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 à 154bis,".

Chapitre 4 - Déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'installations de bornes de chargement électrique

Art. 19. A l'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 20 décembre 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 2^o, e), est rétabli comme suit:

"e) les camions sans émission carbone et l'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et les installations de bornes de chargement électrique relatives aux camions sans émission carbone;";

2° l'alinéa est complété par un 4^o rédigé comme suit:

"4° le pourcentage applicable pour les immobilisations visées au 2^o, e), est majoré de:

— 21,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2023;

1° de facturen voor de in paragraaf 1, tweede lid, bedoelde uitgaven;

2° het bewijs van de betaling van de hiervoor bedoelde uitgaven;

3° de bewijsstukken die toelaten vast te stellen dat het laadstation aan de in het paragraaf 1, vierde lid, 1° en 2°, vermelde voorwaarden voldoet;

4° het attest dat in het kader van de in paragraaf 1, vierde lid, 3°, bedoelde keuring is afgeleverd.

De factuur voor de plaatsing van het laadstation vermeldt het adres waarop het laadstation is geplaatst. .

Art. 16. In artikel 171 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 24 december 2020, worden in de inleidende zin van de bepalingen onder 5^o en 6^o de woorden "145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis" telkens vervangen door de woorden "145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis".

Art. 17. In artikel 178/1, § 1, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 april 2019, worden de woorden "145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis" vervangen door de woorden "145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis".

Art. 18. In artikel 243/1 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden in de inleidende zin de woorden 145⁴⁸, 146 tot 154bis vervangen door de woorden 145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 tot 154bis".

Hoofdstuk 4 - Investeringsaftrek voor koolstofemissie-vrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur

Art. 19. In artikel 69, § 1, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 20 december 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 2^o, e), wordt hersteld als volgt:

"e) koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur met betrekking tot koolstofemissievrije vrachtwagens;";

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 4^o, luidende:

"4° het percentage dat van toepassing is voor de in de bepaling onder 2^o, e), bedoelde vaste activa wordt verder verhoogd met:

— 21,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2023;

— 16 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2024;

— 10,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2025;

— 5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2026.”

Art. 20. Dans l'article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié en dernier lieu par la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° la première phrase est remplacée par ce qui suit:

“1) Le gasoil visé à l'article 419, f), i), peut bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant qui est fixé comme suit:

Au 1^{er} janvier 2023: 245 euros par 1 000 litres à 15°C;

Au 1^{er} janvier 2024: 244 euros par 1 000 litres à 15°C;

Au 1^{er} janvier 2025: 243 euros par 1 000 litres à 15°C;

Au 1^{er} janvier 2026: 242 euros par 1 000 litres à 15°C.”;

2° la deuxième phrase est abrogée.

Art. 21. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Chapitre 5 - Modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité

Art. 22. Dans l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, 2°, les mots “à laquelle il pouvait prétendre” sont remplacés par les mots “à laquelle il était éligible”;

2° le paragraphe 1^{er}, 3°, est remplacé par ce qui suit:

“3° voiture de société respectueuse de l'environnement: une voiture sans émission de CO2;”;

3° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), les mots “(achat, location, leasing, entretien et équipement obligatoire)” sont remplacés par les mots “(achat, location, leasing, financement, entretien, garage et équipement en vue de la protection du conducteur et de ses passagers, ainsi que l'équipement améliorant leur visibilité)”, et les mots “le règlement général sur la police de la circulation routière” sont à chaque fois remplacés par les mots “le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique”;

— 16 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2024;

— 10,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2025;

— 5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2026.”

Art. 20. In artikel 429, § 5, 1), van de programmawet van 27 december 2004, laatst gewijzigd bij de programmawet van 1 juli 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de eerste zin wordt vervangen als volgt:

“1) De gasolie bedoeld in artikel 419, f), i), kan genieten van een vrijstelling van de bijzondere accijns ten behoeve van een bedrag dat wordt vastgesteld als volgt:

Op 1 januari 2023: 245 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2024: 244 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2025: 243 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2026: 242 euro per 1 000 liter bij 15 °C.”;

2° de tweede zin wordt geschrapt.

Art. 21. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2023.

Hoofdstuk 5 - Wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

Art. 22. In artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, 2°, worden de woorden “waarop hij aanspraak kon maken” vervangen door de woorden “waarvoor hij in aanmerking kwam”;

2° paragraaf 1, 3°, wordt vervangen als volgt:

“3° milieuvriendelijke bedrijfswagen: een wagen zonder CO2-uitstoot;”;

3° in paragraaf 1, 8°, a), worden de woorden “(aankoop, huur, leasing, onderhoud en verplichte uitrusting)” vervangen door de woorden “(aankoop, huur, leasing, financiering, onderhoud, stalling en uitrusting ter bescherming van de bestuurder en zijn passagiers, alsook uitrusting ter verhoging van hun zichtbaarheid)”, en worden de woorden “het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer” telkens vervangen door de woorden “het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg”;

4° dans le paragraphe 1^{er}, 8^o, a), deuxième tiret, les mots „, étant entendu que celles-ci n'entrent en considération que lorsqu'elles sont propulsées de façon électrique” sont abrogés;

5° le paragraphe 1^{er}, 8^o, a), est complété par un tiret rédigé comme suit:

“- les tricycles et quadricycles motorisés, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, étant entendu que ceux-ci n'entrent en considération que lorsqu'ils sont propulsés de façon électrique et qu'ils sont conçus pour le transport de personnes et, en ce qui concerne les quadricycles, équipés d'un habitacle fermé;”;

6° dans le paragraphe 1^{er}, 8^o, a), troisième tiret, tel qu'introduit par le 6°, les mots “propulsés de façon électrique et qu'ils sont” sont abrogés;

7° le paragraphe 1^{er}, 8^o, a), est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Les véhicules motorisés visés à l'alinéa 1^{er} n'émettent pas de CO₂;”;

8° le paragraphe 1^{er}, 8^o, b), est complété par un troisième tiret rédigé comme suit:

“- des abonnements de transport public pour les déplacements des membres de la famille du travailleur vivant sous son toit;”;

9° dans le paragraphe 1^{er}, 8^o, d), le deuxième tiret est remplacé par deux tirets rédigés comme suit:

“- les services de taxis;

— les services de location de voitures avec chauffeur;”;

10° le paragraphe 1^{er}, 8^o, d), est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Les véhicules motorisés visés à l'alinéa 1^{er}, premier et troisième tirets n'émettent pas de CO₂;”;

11° dans le paragraphe 2, premier tiret, les mots “et amortissements du capital” sont insérés entre les mots “les loyers et les intérêts”, et les mots “de prêts hypothécaires” et le chiffre “5” est remplacé par le chiffre “10”;

12° le paragraphe 2 est complété par deux tirets rédigés comme suit:

“- les frais de parking liés à l'utilisation des moyens de transports en commun visés au paragraphe 1^{er}, 8^o, b);

— l'indemnité kilométrique octroyée, à concurrence d'un montant maximum par kilomètre égal au montant visé à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14^o, a), du Code des impôts sur les revenus 1992, pour les déplacements entre le domicile

4° in paragraaf 1, 8^o, a), tweede streepje, worden de woorden „, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven” opgeheven;

5° paragraaf 1, 8^o, a), wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- gemotoriseerde drie- en vierwielaars, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven en ontworpen zijn voor het vervoer van personen en, in het geval van vierwielaars, voorzien zijn van een gesloten passagiersruimte;”;

6° in paragraaf 1, 8^o, a), derde streepje, zoals ingevoegd door de bepaling onder 6°, worden de woorden “elektrisch worden aangedreven en” opgeheven;

7° paragraaf 1, 8^o, a), wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De gemotoriseerde voertuigen bedoeld in het eerste lid hebben geen CO₂-uitstoot.”;

8° paragraaf 1, 8^o, b), wordt aangevuld met een derde streepje, luidende:

“- abonnementen voor openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de inwonende gezinsleden van de werknemer;”;

9° in paragraaf 1, 8^o, d), wordt het tweede streepje vervangen door twee streepjes, luidende:

“- het taxivervoer;

— het verhuren van auto's met chauffeur;”;

10° paragraaf 1, 8^o, d), wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De gemotoriseerde voertuigen bedoeld in het eerste lid, eerste en derde streepje hebben geen CO₂-uitstoot.”;

11° in paragraaf 2, eerste streepje, worden de woorden “en kapitaalflossingen” ingevoegd tussen de woorden “huurgelden en interesses”, en de woorden “van hypothecaire leningen” en wordt het getal “5” vervangen door het getal “10”;

12° paragraaf 2 wordt aangevuld met twee streepjes, luidende:

“- parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van de middelen van openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8^o, b);

— de kilometervergoeding voor een maximum bedrag per kilometer dat gelijk is aan het bedrag bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14^o, a), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, toegekend voor de werkelijk te voet of met

et le lieu de travail réellement effectuées à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.”;

13° les paragraphes 3, 4, 6 et 7 sont abrogés.

Art. 23. Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 4, les mots “en vertu de sa politique relative aux voitures de société,” sont insérés entre les mots “qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui” et les mots “sont éligibles à une voiture de société.”;

2° le paragraphe 5 est abrogé.

Art. 24. Dans l'article 5, § 1^{er}, de la même loi, les mots “à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur” sont remplacés par les mots “dont il dispose ou à laquelle il est éligible en vertu de la politique relative aux voitures de société de son employeur”.

Art. 25. L'article 8 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 8. § 1^{er}. Par année civile, le budget mobilité est mis à la disposition du travailleur sur un compte mobilité, en tenant compte du moment auquel ce budget mobilité est accordé.

§ 2. Au cours de l'année civile, le travailleur peut utiliser son budget mobilité pour financer:

1° la mise à disposition d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et les frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de société, comme les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et, le cas échéant, les frais de gestion du budget mobilité;

2° des moyens de transport durables, dont l'employeur fait au moins une offre à l'employé.

§ 3. Le solde du budget mobilité que le travailleur n'utilise pas pour financer les dépenses visées au § 2 lui est versé, une fois par an, en espèces, au plus tard en même temps que le salaire du premier mois de l'année civile suivante.

§ 4. La voiture de société mentionnée au § 2 fait l'objet d'une cotisation de solidarité visée à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Elle est également soumise aux règles fiscales applicables aux véhicules visés à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992 lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés exclusivement à des fins professionnelles.”

voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.”;

13° paragrafen 3, 4, 6 en 7 worden opgeheven.

Art. 23. In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 4 worden de woorden “volgens het bedrijfs-wagenbeleid” ingevoegd tussen de woorden “beschikken of die” en de woorden “voor een bedrijfswagen”;

2° paragraaf 5 wordt opgeheven.

Art. 24. In artikel 5, § 1, van dezelfde wet worden de woorden “waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken” vervangen door de woorden “waarover hij beschikt of waarvoor hij volgens het bedrijfswagenbeleid in aanmerking komt”.

Art. 25. Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 8. § 1. Per kalenderjaar wordt het mobiliteitsbudget ter beschikking gesteld van de werknemer op een mobiliteitsrekening, rekening houdende met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer.

§ 2. Tijdens het kalenderjaar mag de werknemer het mobiliteitsbudget gebruiken voor de financiering van:

1° de terbeschikkingstelling van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en, in voorkomend geval, de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget;

2° duurzame vervoermiddelen, waarvan de werkgever minstens een aanbod doet aan de werknemer.

§ 3. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat de werknemer niet gebruikt voor de financiering van de bestedingen bedoeld in paragraaf 2, zal hem één keer per jaar in geld worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar.

§ 4. De in paragraaf 2 vermelde bedrijfswagen is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage bedoeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.”

Art. 26. L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

"Il ne peut plus non plus bénéficier de l'exonération visée à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9^o, c), du Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne les indemnités octroyées pour les déplacements entre le domicile et le lieu du travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Il ne peut plus non plus bénéficier de la réduction d'impôt visée à l'article 145²⁸, du Code des impôt sur les revenus 1992."

Art. 27. Dans l'article 11 de la même loi, le 2^o est abrogé.

Art. 28. L'article 12 de la même loi est complété par les §§ 3 et 4 rédigés comme suit:

"§ 3. L'employeur peut déduire du budget mobilité les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles à condition qu'il indemnise les frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci.

§ 4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité doit être calculé conformément au paragraphe 1^{er}".

Art. 29. A l'article 13, § 1^{er}, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "du travailleur" sont insérés entre les mots "de promotion" et les mots ", le budget mobilité";

2° les mots "lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial" sont remplacés par les mots "lorsque le système salarial".

Art. 30. Dans l'article 15 de la même loi, l'alinéa 4 est abrogé.

Art. 31. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} septembre 2021.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'article 22, 2^o, 4^o, 6^o, 7^o, 9^o, 10^o et 13^o, entre en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2026.

Art. 26. Artikel 10, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met twee leden, luidende:

"Hij kan ook niet meer genieten van de vrijstelling bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9^o, c), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 voor wat betreft vergoedingen toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegings-toestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

Hij kan ook niet meer genieten van de belastingvermindering bedoeld in artikel 145²⁸, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992".

Art. 27. In artikel 11 van dezelfde wet, wordt de bepaling onder 2^o opgeheven.

Art. 28. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met de paragrafen 3 en 4, luidende:

"§ 3. De werkgever mag de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, in mindering brengen van het mobiliteitsbudget op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan.

§ 4. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een formule vastleggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget overeenkomstig paragraaf 1 moet worden berekend".

Art. 29. In artikel 13, § 1, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "van de werknemer" worden ingevoegd tussen de woorden "of een bevordering" en de woorden "kan het mobiliteitsbudget";

2° de woorden "de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor" worden opgeheven.

Art. 30. In artikel 15, van dezelfde wet, wordt het vierde lid opgeheven.

Art. 31. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 september 2021.

In afwijking van het eerste lid treedt artikel 22, 2^o, 4^o, 6^o, 7^o, 9^o, 10^o en 13^o, in werking vanaf 1 januari 2026.

Chapitre 6 - Modifications à la loi-programme du 27 décembre 2004 quant à la taxation des produits énergétiques et de l'électricité

Art. 32. A l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié par les lois des 25 février 2007 et 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 1/1 rédigé comme suit:

“§ 1/1. La livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques via des bornes de recharge fait partie de l'électricité prise du réseau de transport ou de distribution, par l'acheteur d'électricité au point de fourniture du réseau de transport ou de distribution où la borne de recharge est raccordée. Cette livraison ne confère pas la qualité de distributeur à l'acheteur, mais bien de consommateur.”;

2° le paragraphe 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“La consommation d'électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour ce paragraphe, considérée comme usage propre de l'entité qui produit de l'électricité.”.

Titre 3 – AFFAIRES SOCIALES

Chapitre unique – Modification de l'article 38, § 3quater de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés

Art. 33. A l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié en dernier lieu par la loi du 20 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1) le 3° est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

“Les cotisations mensuelles, telles qu'établies dans les alinéas précédents, ainsi que dans le 4° et le 7°, sont augmentées comme suit:

a) la cotisation calculée: multipliée par un facteur de 2,25 à partir du 1^{er} juillet 2023, par un facteur de 2,75 à partir du 1^{er} janvier 2025, par un facteur de 4,00 à partir du 1^{er} janvier 2026 et par un facteur de 5,50 à partir du 1^{er} janvier 2027;

b) la cotisation minimale: passer à 23,41 à partir du 1^{er} janvier 2025, à 25,99 à partir du 1^{er} janvier 2026, à 28,57 à partir du 1^{er} janvier 2027 et à 31,15 à partir du 1^{er} janvier 2028.

Les augmentations visées à l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023.”;

2) dans le 7° les mots “au gaz naturel ou méthane” sont insérés entre les mots “gaz de pétrole liquéfié” et les mots “installé conformément”;

Hoofdstuk 6 - Wijzigingen aan de programmawet van 27 december 2004 wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit

Art. 32. In artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004, gewijzigd bij de wetten van 25 februari 2007 en 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. De levering van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen maakt deel uit van de elektriciteit afgenomen van het transport- of verdelingsnetwerk door de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Deze levering verleent de afnemer niet de hoedanigheid van distributeur, maar wel van verbruiker.”;

2° paragraaf 2 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.”.

Titel 3 – SOCIALE ZAKEN

Enig Hoofdstuk - Wijziging van artikel 38, § 3quater van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers

Art. 33. In artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 20 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1) de bepaling onder 3° wordt aangevuld met twee ledens, luidende:

“De maandelijkse bijdragen, zoals vastgesteld in de vorige ledens, alsook in 4° en 7°, worden als volgt verhoogd:

a) de berekende bijdrage: vermenigvuldiging met factor 2,25 vanaf 1 juli 2023, met factor 2,75 vanaf 1 januari 2025, met factor 4,00 vanaf 1 januari 2026 en met factor 5,50 vanaf 1 januari 2027;

b) de minimumbijdrage: verhoging naar 23,41 vanaf 1 januari 2025, naar 25,99 vanaf 1 januari 2026, naar 28,57 vanaf 1 januari 2027 en naar 31,15 vanaf 1 januari 2028.

De in het vorige lid vermelde verhogingen gelden niet voor de voertuigen, aangekocht, gehuurd of geleased vóór 1 juli 2023.”;

2) in de bepaling onder 7° worden de woorden “aardgasen of methaan-gassen” ingevoegd tussen het woord “petroleumgassen” en de woorden “gemonteerd overeenkomstig”;

3) dans le 9° les mots “, sous 7°” sont insérés entre les mots “sous 3°” et les mots “et sous 8°”.

Art. 34. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} octobre 2021.

Titre 4 – EVALUATION DE L’IMPACT DU VERDISSEMENT FISCAL ET SOCIAL DE LA MOBILITE

Art. 35. Le Roi évalue l’impact de la présente loi au plus tard le 30 avril 2026, notamment en ce qui concerne son impact sur les finances publiques.

Art. 36. Le contribuable doit transmettre au SPF Finances toutes les données qui sont nécessaires pour pouvoir déterminer l’impact sur l’avantage de toute nature résultant de l’utilisation à des fins personnelles d’un véhicule mis gratuitement à disposition visé à l’article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, sur la déductibilité fiscale des frais professionnels afférents à l’utilisation de tels véhicules, sur les accises sur les carburants et sur la TVA, dans les modalités et endéans le délai déterminés par le Roi.

Art. 37. La non-observation de la disposition de l’article 36 est punie conformément à l’article 445, § 1^{er}, du même Code.

Art. 38. Les articles 36 et 37 entrent en vigueur le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge* et sont applicables à partir de l’exercice d’imposition 2022 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2021.

3) in de bepaling onder 9° worden de woorden “, het 7°” ingevoegd tussen de woorden “bij het 3°,” en de woorden “en het 8°”.

Art. 34. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 oktober 2021.

Titel 4 – EVALUATIE VAN DE IMPACT VAN DE FISCALE EN SOCIALE VERGROENING VAN DE MOBILITEIT

Art. 35. De Koning evalueert de impact van deze wet ten laatste tegen 30 april 2026, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft.

Art. 36. De belastingplichtige moet alle gegevens die nodig zijn om de impact van deze wet op het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, op de fiscale aftrekbaarheid van beroepskosten met betrekking tot het gebruik van dergelijke voertuigen, op de brandstofaccijnen en de btw te kunnen vaststellen aan de FOD Financiën doen toekomen, op de wijze en binnen de termijn die de Koning bepaalt.

Art. 37. De niet-naleving van de bepaling in artikel 36 wordt bestraft overeenkomstig artikel 445, § 1, van hetzelfde Wetboek.

Art. 38. De artikelen 36 en 37 treden in werking op de dag van de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* en zijn van toepassing vanaf het aanslagjaar 2022 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2021.

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Vincent Van Peteghem, Ministre des Finances

Contact cellule stratégique

Nom : Sander Wouters

E-mail : sander.wouters@vincent.minfin.be

Téléphone : XXX

Administration

SPF Finances, AG ESS, Service Réglementation

Contact administration

Nom : XXX

E-mail : beoess-regl@minfin.fed.be, regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be

Téléphone : XXX

B. Projet

Titre de la réglementation

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le titre 2 de l'avant-projet de loi contient les mesures fiscales relatives au verdissement de la mobilité. Ces mesures se présentent comme suit:

- Chapitre 1er. Electrification du parc automobile des véhicules d'entreprise (articles 2 à 12). Cette mesure met en oeuvre un reverdissement accéléré de notre parc de véhicules d'entreprise. Ses différentes dispositions entrent en vigueur en différentes phases, à partir du 1er janvier 2023 (article 2) jusqu'au 1er janvier 2031 (article 4, 5°, 6, 6°, et 8, 6°);
- Chapitre 2. Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques (article 13). Cette mesure prévoit pour les indépendants, les sociétés et les non-résidents, une déduction majorée pour les amortissements de nouvelles bornes de recharge intelligentes pour véhicules électriques accessibles au public de 200% pour les investissements entre le 1er septembre 2021 et le 31 décembre 2022 et de 150% entre le 1er janvier 2023 et le 31 août 2024;
- Chapitre 3. Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques (articles 14 à 18). La réduction d'impôt proposée est dégressive dans le temps (de 45% à 15%, entre 2021 et 2024) et a pour objectif d'encourager à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des non-résidents la recharge d'un véhicule électrique à domicile, et de rendre l'investissement dans une borne de recharge plus réalisable pour les particuliers en Belgique;
- Chapitre 4. Déduction pour investissements de camions sans émission carbone, d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et d'installations de bornes de chargement électrique (articles 19 à 21). Cette nouvelle déduction pour investissements accorde à l'impôt des personnes physiques et à l'impôt des sociétés des taux de déduction dégressifs dans le temps (de 35% à 18,5%, entre 2023 et 2026, et 13,5% à partir de 2027), ce qui est budgétairement compensé, également de façon dégressive entre 2023 et 2026, par une réduction limitée de l'exonération actuel du droit d'accise spécial pour le diesel professionnel (article 20);
- Chapitre 5. Modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité (articles 22 à 31). L'objectif de la présente mesure est d'affiner et de renforcer la réglementation existante du budget mobilité, notamment suite à l'annulation par l'arrêté de la Cour Constitutionnelle, le 23 janvier 2020, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. L'entrée en vigueur de la présente mesure est fixée au 1er janvier 2021, sauf pour les dispositions postérieures au régime transitoire de la mesure "électrification du parc automobile des véhicules d'entreprise", qui entrent en vigueur à partir du 1er janvier 2026;
- Chapitre 6. Modifications à l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004, de sorte que la livraison d'électricité pour le chargement d'un véhicule électrique via un point/une borne de recharge soit considérée comme faisant partie de la consommation d'électricité sans une obligation de distribution distincte (article 32).

Le titre 3 de l'avant-projet de loi contient les mesures sociales relatives au verdissement de la mobilité. En ce qui concerne les voitures de société sans émission, la cotisation de solidarité sera fortement augmentée. A partir du 1er janvier 2026, une cotisation patronale spéciale de 38,07% sera due sur l'avantage qui consiste en une voiture de société à émissions de CO₂ supérieures à zéro, achetée, prise en leasing ou en location après le 31 décembre 2025. La contribution minimale des voitures zéro émission sera quelque peu augmentée de sorte qu'au final, dans l'hypothèse d'un verdissement total, la cotisation moyenne de solidarité pour une voiture de société sera la même qu'actuellement.

Le titre 4 de l'avant-projet de loi contient une disposition d'évaluation de l'impact de ces mesures sur base des données qui doivent être fournies par les contribuables.

Analyses d'impact déjà réalisées :

Oui Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Avis de l'Inspecteur des Finances, accord de la Ministre du Budget, avis du Conseil d'Etat

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Données internes du SPF Finances

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Des personnes sont concernées. | Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

L'avant-projet de loi porte sur le verdissement fiscal et social de la mobilité

4. Santé

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

5. Emploi

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Les présentes mesures encouragent l'utilisation (consommation) de véhicules moins polluants.

7. Développement économique

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

8. Investissements

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi contient des mesures qui encouragent les particuliers et les sociétés à effectuer des investissements en véhicules électriques et leurs bornes de recharge (voir synthèse du projet sous rubrique B).

9. Recherche et développement

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | Aucune entreprise n'est concernée.

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

Détailliez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Des entreprises (dont des PME) sont bien concernées, mais les estimations quant à l'impact des mesures ne sont pas basées sur leur recensement, mais directement sur les actifs concernés (voitures, bornes de recharge) et certains frais professionnels. Il ne nous est par conséquent pas possible d'indiquer ni le nombre d'entreprises qui seraient concernées ni leur répartition en fonction de la taille.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

L'impact positif du projet sur les PME est le même que pour tous les autres contribuables. Il n'y a pas d'impact négatif, hormis une charge administrative supplémentaire qui est inévitable (voir section 11 pour plus de détails).

Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| Des entreprises/citoyens sont concernés. Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

Les formalités habituelles relatives au dépôt des déclarations fiscales ainsi que, le cas échéant de leurs relevés en annexe, à l'impôt des personnes physiques, à l'impôt des sociétés ou à l'impôt des non-résidents, selon la qualité du contribuable.

Réglementation en projet

La plupart des mesures ne font que modifier des paramètres quantitatifs ou critères qualitatifs de mesures existantes, et n'introduisent par conséquent pas de formalité supplémentaire. Les seules exceptions concernent la mesure de déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques (chapitre 3) qui introduit l'obligation de notifier au SPF Finances la borne de recharge accessible au public visée à l'article 64quater, CIR 92, en projet. Cette formalité supplémentaire s'applique à tout contribuable (personne physique, société, non-résident) souhaitant bénéficier de la mesure. De plus les contribuables doivent fournir les données nécessaires afin de pouvoir évaluer l'impact de cette loi.

S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation actuelle

Réglementation en projet

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

La déclaration fiscale et, le cas échéant, les relevés en annexe de l'impôt auquel le contribuable (personne physique, société ou non-résident) est assujetti

Les documents et informations à fournir restent inchangés, sauf pour la notification de la borne de recharge accessible au public visée à l'article 64quater, CIR 92, en projet, pour bénéficier de la déduction de frais majorée. Un arrêté royal sera pris pour préciser quelles informations doivent être communiquées, sous quelle forme et dans quel délai. Cette obligation de notification est commune à tous les groupes de contribuables concernés. Il sera aussi déterminé par arrêté royal de quelle manière et endéans quel délai les données nécessaires pour l'évaluation de cette loi doivent être fournies.

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle

Via la déclaration fiscale et les relevés en annexe

Réglementation en projet

Via la déclaration fiscale et les relevés en annexe. Un arrêté royal déterminera le délai dans lequel devra être notifié la borne de recharge accessible au public visée à l'article 64quater, CIR 92, en projet. Il sera aussi déterminé par arrêté royal de quelle manière et endéans quel délai les données nécessaires pour l'évaluation de cette loi doivent être fournies.

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle

Par exercice d'imposition (annuellement)

Réglementation en projet

Par exercice d'imposition (annuellement)

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

Nous veillons à ce que les nouvelles formalités s'intègrent au mieux dans le cadre des formalités en vigueur, afin d'éviter de solliciter plusieurs fois la même information.

12. Énergie

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Un impact positif en terme de consommation d'une énergie plus verte pour les besoins de la mobilité des particuliers et des entreprises actifs en Belgique est attendu.

13. Mobilité

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

La modification de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité (chapitre 5) prévoit notamment un élargissement de la palette des modes de transport durables.

Avant-projet de loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité - (v53) - 19/05/2021 10:53

14. Alimentation

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

15. Changements climatiques

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi favorise l'utilisation d'énergie plus vertes pour les besoins de la mobilité en Belgique et devrait par conséquent faire diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

16. Ressources naturelles

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi favorise la diminution des besoins en hydrocarbures pour la mobilité en Belgique, et devrait par conséquent impacter positivement la qualité de l'air à l'extérieur.

18. Biodiversité

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

En stimulant les voitures électriques, l'émission d'azote du parc automobile des véhicules d'entreprise devraient diminuer, ce qui aura un impact positif sur la biodiversité.

19. Nuisances

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

L'avant-projet de loi devrait également faire diminuer les nuisances sonores et olfactives grâce à l'encouragement de la consommation d'énergie plus verte pour la mobilité en Belgique.

20. Autorités publiques

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

Impact sur les pays en développement. | Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

L'avant-projet concerne la législation nationale et n'impacte en aucune façon le domaine des politiques en faveur du développement.

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Vincent Van Peteghem, Minister van Financiën

Contactpersoon beleidscel

Naam : Sander Wouters

E-mail : sander.wouters@vincent.minfin.be

Tel. Nr. : XXX

Overheidsdienst

FOD Financiën, AA BEO, Dienst Reglementering

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : XXX

E-mail : beoess-regl@minfin.fed.be, regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be

Tel. Nr. : XXX

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Titel 2 van het voorontwerp van wet bevat fiscale maatregelen met betrekking tot de vergroening van de mobiliteit. Deze maatregelen zien er als volgt uit:

- Hoofdstuk 1. Elektrificatie bedrijfswagenpark (artikelen 2 tot 12). Deze maatregel zet in op een versnelde vergroening van ons bedrijfswagenpark. De verschillende bepalingen ervan treden in werking in verschillende fasen, vanaf 1 januari 2023 (artikel 2) tot 1 januari 2031 (artikel 4, 5°, 6, 6°, en 8, 6°);

-Hoofdstuk 2. Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens (artikel 13). Deze maatregel voorziet voor zelfstandigen, vennootschappen en niet-inwoners een verhoogde afrek voor de afschrijvingen van nieuwe publiek toegankelijke intelligente laadstations voor elektrische wagens ten belope van 200% voor investeringen tussen 1 september 2021 en 31 december 2022, en van 150% tussen 1 januari 2023 en 31 augustus 2024;

- Hoofdstuk 3. Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens (artikelen 14 tot 18). De voorgestelde belastingvermindering is degressief in de tijd (van 45% tot 15%, tussen 2021 en 2024) en heeft als doel om via de personenbelasting en de belasting niet-inwoners het thuis opladen van een elektrisch voertuig aan te moedigen en de investering in een laadstation haalbaarder te maken voor particulieren in België;

- Hoofdstuk 4. Investeringsafrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens, tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur (artikelen 19 tot 21). Deze nieuwe investeringsafrek kent in de personen- en vennootschapsbelasting een afrekpercentage toe, degressief in de tijd (van 35% tot 18,5% tussen 2023 en 2026, en 13,5% vanaf 2027), wat budgettair

gecompenseerd wordt, eveneens op degressive wijze tussen 2023 en 2026, door een beperkte afbouw van de bestaande vrijstelling van de bijzondere accijns voor professionele diesel (artikel 20);

- Hoofdstuk 5. Wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget (artikelen 22 tot 31). De bedoeling van deze maatregel is om de bestaande regeling van het mobiliteitsbudget te verfijnen en te versterken, in het bijzonder na de vernietiging via het arrest van het Grondwettelijk Hof op 23 januari 2020 van de de wet van 30 maart 2018 betreffende de instelling van een mobiliteitsvergoeding. De inwerkingtreding van deze maatregel is vastgesteld op 1 januari 2021, behoudens voor de bepalingen die na het overgangsregime van de maatregel 'elektrificatie bedrijfswagenpark' komen en die vanaf 1 januari 2026 in werking treden;

- Hoofdstuk 6. Wijzigingen aan artikel 424 van de programawet van 27 december 2004, zodat de levering van elektriciteit voor het laden van een elektrisch voertuig via een laadpunt of laadpaal beschouwd wordt als een onderdeel van de afname van elektriciteit zonder een afzonderlijke distributieverplichting (artikel 32).

Titel 3 van het voorontwerp van wet bevat sociale maatregelen met betrekking tot de vergroening van de mobiliteit. Voor niet-emissievrije bedrijfswagens zal de solidariteitsbijdrage sterk worden verhoogd. Vanaf 1 januari 2026 zal op het voordeel van een bedrijfswagen met een CO₂-uitstoot van meer dan nul, aangekocht, geleased of gehuurd na 31 december 2025, een bijzondere werkgeversbijdrage verschuldigd zijn van 38,07%. Voor de emissievrije bedrijfswagens zal de minimumbijdrage enigszins worden opgetrokken zodat final, in de hypothese van een volledige vergroening, de gemiddelde solidariteitsbijdrage voor een bedrijfswagen even hoog zal zijn als nu het geval is.

Titel 4 van het voorontwerp van wet bevat een evaluatiebepaling van de impact van deze maatregelen op basis van de gegevens die de belastingplichtigen dienen te bezorgen.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

Ja Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Advies van de Inspecteur van Financiën, akkoordbevinding van de Minister van Begroting, advies van de Raad van State

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Interne gegevens van de FOD Financiën

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Er zijn personen betrokken. | Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

Het voorontwerp van wet gaat over de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

4. Gezondheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

5. Werkgelegenheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Deze maatregelen bevorderen het gebruik (consumptie) van minder vervuilende voertuigen.

7. Economische ontwikkeling

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

8. Investeringen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet bevat maatregelen die particulieren en vennootschappen aanmoedigen om te investeren in elektrische voertuigen en hun laadstations (zie synthese van het ontwerp onder rubriek B).

9. Onderzoek en ontwikkeling

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | Ondernemingen zijn niet betrokken.

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Bedrijven (waaronder KMO) zijn wel degelijk betrokken, maar bij de schattingen over de impact van de maatregelen is niet gekeken naar het aantal bedrijven, maar rechtstreeks naar de betrokken activa (auto's, laadstations) en bepaalde beroepskosten. Het is dus niet mogelijk om aan te geven hoeveel bedrijven er bij betrokken zouden zijn of wat hun verdeling volgens grootteorde zou zijn.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

De positieve impact van het ontwerp op KMO is dezelfde als voor alle andere belastingplichtigen. Er is geen negatieve impact, behalve een bijkomende administratieve last die onvermijdelijk is (zie paragraaf 11 voor details).

Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| Ondernemingen of burgers zijn betrokken. Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

De gebruikelijke formaliteiten met betrekking tot het indienen van belastingaangiften en, in voorkomend geval, hun opgaven in bijlagen, in de personenbelasting, de vennootschapsbelasting of de belasting voor niet-inwoners, naargelang de hoedanigheid van de belastingplichtige.

Ontwerp van regelgeving

De meeste maatregelen veranderen slechts kwantitatieve parameters of kwalitatieve criteria van bestaande maatregelen, en voeren daarom geen extra formaliteiten in. De enige uitzonderingen betreffen de maatregel inzake verhoogde kostenafname voor laadstations voor elektrische wagens (hoofdstuk 2), waarbij de verplichting wordt ingevoerd om het in artikel 64quater, WIB 92, in ontwerp, bedoelde publiek toegankelijke laadstation bij de FOD Financiën te melden. Deze extra formaliteit geldt voor iedere belastingplichtige (natuurlijke persoon, vennootschap, niet-inwoner) die van de maatregel wens te genieten. Verder zullen de belastingplichtigen de nodige gegevens moeten bezorgen om de impact van deze wet te kunnen beoordelen.

Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Huidige regelgeving

Ontwerp van regelgeving

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

De belastingaangifte en, in voorkomend geval, de bijhorende belastingverklaringen waaraan de belastingbetaler (natuurlijke persoon, vennootschap of niet-inwoner) onderworpen is

De te verstrekken documenten en informatie blijven ongewijzigd, met uitzondering van de meldingsplicht van het in artikel 64quater, WIB 92, in ontwerp, bedoelde publiek toegankelijke laadstation teneinde te kunnen genieten van de verhoogde kostenafname. Er zal een koninklijk besluit worden uitgevaardigd waarin wordt gespecificeerd welke informatie moet worden aangemeld, in welke vorm en binnen welke termijn. Deze meldingsplicht is gemeenschappelijk voor alle betrokken groepen van belastingplichtigen. De wijze waarop en termijn waarin de gegevens nodig voor de evaluatie van de impact van deze wet moeten bezorgd worden, zullen ook per KB bepaald worden.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Huidige regelgeving

Via de fiscale aangifte en de opgaven in bijlage

Ontwerp van regelgeving

Via de fiscale aangifte en de opgaven in bijlage. Een koninklijk besluit zal de termijn bepalen waarbinnen het publiek toegankelijke laadstation als bedoeld in artikel 64quater, WIB 92, in ontwerp, moet worden aangemeld. De wijze waarop en termijn waarin de gegevens nodig voor de evaluatie van de impact van deze wet moeten bezorgd worden, zullen ook per KB bepaald worden.

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Huidige regelgeving

Per aanslagjaar (jaarlijks)

Ontwerp van regelgeving

Per aanslagjaar (jaarlijks)

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

We zorgen ervoor dat de nieuwe formaliteiten zo goed mogelijk in de bestaande formaliteiten passen, zodat we niet meerdere malen om dezelfde informatie hoeven te vragen.

12. Energie

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Er wordt een positieve impact in termen van het verbruik van groenere energie voor de mobiliteitsbehoeften van in België actieve particulieren en bedrijven verwacht.

13. Mobiliteit

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Leg uit

De wijziging van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget (hoofdstuk 5) voorziet met name in een verruiming van de duurzame vervoersmodi.

14. Voeding

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

15. Klimaatverandering

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet bevordert het verbruik van groenere energie voor mobiliteitsbehoeften in België en zou daarom de uitstoot van broeikasgassen moeten verminderen.

16. Natuurlijke hulpbronnen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet bevordert de vermindering van de behoefte aan koolwaterstoffen voor mobiliteit in België, en zou naar verwachting de luchtkwaliteit buiten positief beïnvloeden.

18. Biodiversiteit

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Door het stimuleren van elektrische wagens zou de stikstofuitstoot van het bedrijfswagenpark moeten afnemen, wat een positieve impact zal hebben op de biodiversiteit.

19. Hinder

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het voorontwerp van wet zou naar verwachting ook de geluids- en geurvervuiling verminderen door een groener energieverbruik voor de mobiliteit in België aan te moedigen.

20. Overheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

21. Beleidscoherентie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

Impact op ontwikkelingslanden. | Geen impact op ontwikkelingslanden.

Voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit - (v53) - 19/05/2021 10:53

Leg uit waarom:

Het voorontwerp van wet betreft nationale wetgeving die op geen enkele wijze het domein van het beleid ten gunste van ontwikkeling beïnvloedt.

7/7

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 69.442/3 DU 8 JUILLET 2021**

Le 25 mai 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Finances à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité'.

L'avant-projet a été examiné par la troisième chambre le 22 juin 2021. La chambre était composée de Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre, Jeroen VAN NIEUWENHOVE et Koen MUYLLE, conseillers d'État, Jan VELAERS et Bruno PEETERS, assesseurs, et Astrid TRUYENS, greffier.

Le rapport a été présenté par Frédéric VANNESTE, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 juillet 2021.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. Ainsi que l'indique son intitulé, l'avant-projet de loi a pour objet d'instaurer un "verdissement fiscal et social de la mobilité". Sur le plan fiscal, il vise notamment à ne plus permettre, à partir du 1^{er} janvier 2026, que les voitures de société achetées, prises en location ou en leasing, dont les émissions de CO₂ sont supérieures à zéro, soient déductibles fiscalement pour l'employeur. Pour les véhicules sans émission carbone, la déduction actuelle de 100 % sera progressivement réduite à partir de 2027 pour atteindre une déduction de 67,5 % à partir de 2031 (titre 2 – chapitre 1^{er}). L'installation de bornes de recharge est en outre encouragée. D'une part, une déduction des frais majorée est prévue pour les entreprises qui installent des bornes de recharge accessibles au public (titre 2 – chapitre 2), et d'autre part, une réduction d'impôt est prévue pour l'installation d'une borne de recharge à domicile (titre 2 – chapitre 3). Il est également prévu une déduction pour

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 69.442/3 VAN 8 JULI 2021**

Op 25 mei 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Financiën verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit'.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 22 juni 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Frédéric VANNESTE, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 juli 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Zoals het opschrift ervan aangeeft, beoogt het voorontwerp van wet een "fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit" in te voeren. Het beoogt op fiscaal vlak onder meer omvanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar te maken voor de werkgever. Voor de koolstofvrije wagens zal de bestaande aftrek van 100 % vanaf 2027 stapsgewijs worden afgebouwd, om vanaf 2031 een aftrek van 67,5 % te bereiken (titel 2 – hoofdstuk 1). Daarnaast wordt het installeren van laadstations aangemoedigd. Enerzijds wordt voorzien in een verhoogde kostenafstrek voor bedrijven voor de installatie van publiek toegankelijke laadstations (titel 2 – hoofdstuk 2), anderzijds wordt voorzien in een belastingvermindering voor de installatie van een thuislaadpaal (titel 2 – hoofdstuk 3). Er wordt verder ook voorzien in een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

investissements pour les camions sans émission carbone et les infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et les installations de bornes de chargement électrique (titre 2 – chapitre 4). Par ailleurs, la loi du 17 mars 2019 ‘concernant l’instauration d’un budget mobilité’ est modifiée (titre 2 – chapitre 5) et il est prévu une dérogation au principe selon lequel l’électricité est taxée au moment de la livraison au consommateur (titre 2 – chapitre 6). Enfin, il est prévu d’adapter la loi du 29 juin 1981 ‘établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés’ (titre 3 – chapitre unique) et d’évaluer l’impact de la loi à adopter, au plus tard le 30 avril 2026 (titre 4).

FORMALITÉS

3. Le chapitre 4 du titre 2 de l'avant-projet prévoit une déduction pour investissements pour les camions sans émission carbone, pour les infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et pour les installations de bornes de chargement électrique. Il ne peut être exclu que ce régime, qui peut être conçu comme un avantage pour un mode de transport particulier, doive être regardé comme un régime d'aides d'État au sens des articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui doit être notifié à la Commission européenne, sous réserve de l'application de l'une des clauses d'exemption. Vu la sanction qui frappe le défaut de notification (nullité de l'aide même si elle pourrait être déclarée compatible avec le droit de l'Union en cas de notification régulière), les auteurs du projet seraient bien avisés de prendre contact avec la Commission européenne à ce sujet.

4. L'article 36, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 ‘relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)’, combiné avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, prévoit une obligation de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 ‘portant création de l'Autorité de protection des données’, dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement de données à caractère personnel.

Dans la mesure où l'article 64*quater*, alinéa 5, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992 (ci-après: CIR 92) (article 13 de l'avant-projet), qui prévoit un régime selon lequel le contribuable autorise le SPF Finances à faire répertorier une borne de recharge sur le site de l'Observatoire européen des carburants alternatifs, concerne également la communication de données à caractère personnel, l'avis de l'Autorité de protection des données doit encore être recueilli avant que l'avant-projet ne soit déposé à la Chambre des représentants.

5. Eu égard aux articles 64*quater*, alinéa 3, en projet, du CIR 92 (article 13 de l'avant-projet) et 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4,

vrachtwagens, tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur (titel 2 – hoofdstuk 4). Daarnaast wordt de wet van 17 maart 2019 ‘betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget’ gewijzigd (titel 2 – hoofdstuk 5) en wordt voorzien in een afwijking van het principe dat elektriciteit belast wordt op het ogenblik van de levering aan de verbruiker (titel 2 – hoofdstuk 6). Ten slotte wordt voorzien in een aanpassing van de wet van 29 juni 1981 ‘houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers’ (titel 3 – enig hoofdstuk) en in een evaluatie van de impact van de aan te nemen wet tegen ten laatste 30 april 2026 (titel 4).

VORMVEREISTEN

3. Hoofdstuk 4 van titel 2 van het voorontwerp voorziet in een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens, tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur. Het valt niet uit te sluiten dat die regeling, die kan worden opgevat als een bevoordeling van een bepaalde transportmodus, moet worden beschouwd als een regeling betreffende de toekenning van staatssteun in de zin van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, die behoudens de toepassing van één van de vrijstellingsregelingen bij de Europese Commissie dient te worden aangemeld. Gelet op de sanctie die aan niet-aanmelding is verbonden (nietigheid van de staatssteun zelfs indien ze verenigbaar zou kunnen worden verklaard met het Unierecht mocht ze zijn aangemeld), doen de stellers van het ontwerp er goed aan hieromtrent in contact te treden met de Europese Commissie.

4. Artikel 36, lid 4, van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met de verwerking van persoonsgegevens.

Voor zover het ontworpen artikel 64*quater*, vijfde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (hierna: WIB 92) (artikel 13 van het voorontwerp), dat in een regeling voorziet inzake een door de belastingplichtige te geven toestemming aan de FOD Financiën om een laadstation te laten vermelden op de webstek van het Europese observatorium voor alternatieve brandstoffen, ook betrekking heeft op de mededeling van persoonsgegevens, dient het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit nog te worden ingewonnen vooraleer het voorontwerp in de Kamer van volksvertegenwoordigers wordt ingediend.

5. Gelet op het ontworpen artikel 64*quater*, derde lid, van het WIB 92 (artikel 13 van het voorontwerp) en het ontworpen

en projet, du CIR 92 (article 15 de l'avant-projet) qui, en ce qui concerne les bornes de recharge pour voitures électriques, prévoient des règles techniques au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 ‘prévoyant une procédure d’information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l’information’, l'avant-projet doit être notifié à la Commission européenne. À cet égard, il conviendra également de vérifier si les dispositions concernées pourraient, le cas échéant, faire l'objet de l'application de la procédure d'urgence prévue à l'article 6, paragraphe 7, premier alinéa, a), de la directive (UE) 2015/1535, comme le prétend le délégué, ce qui signifierait que, dans ce cas, un délai d'attente obligatoire ne s'applique pas pour adopter la loi en projet.

6. Si l'accomplissement des formalités susmentionnées devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État², les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à la section de législation, conformément à la prescription de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État.

EXAMEN DU TEXTE

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

7. Le chapitre 2 du titre 2 de l'avant-projet comporte un certain nombre de mesures visant à mettre en place dans un délai déterminé un parc automobile de véhicules d'entreprise sans émission carbone. À cet égard, l'exposé des motifs indique que “[l]e nombre d'automobiles ayant un moteur à combustion, lorsque (lui-même) combiné à un moteur électrique ou à un accumulateur, devra d'ici 2030 être plus rapidement abandonné au profit de véhicules sans émission carbone” et que “[c]e n'est que de cette manière que seront réalisables les objectifs européens en matière de réduction des émissions de CO₂, dont le transport est la source d'émission la plus importante dans les secteurs dans lesquels la Belgique est encore entièrement responsable”.

En ce qui concerne les différentes dates charnières utilisées à cet égard dans la réglementation en projet, le délégué a donné les précisions suivantes:

“Er is gekozen voor 1 juli 2023 om de doelgroep van het uitdoofscenario vast te leggen. Het personele toepassingsgebied heeft dan betrekking op de wagens die aangekocht, gehuurd of geleased zijn vanaf die datum tot 31/12/2025. Deze wagens zullen onderworpen worden aan een uitdoofscenario waarbij de maximumaftrek wordt afgetopt op 75 % in 2025 (inkomstenjaar), 50 % in 2026, 25 % in 2027 en 0 % in 2028. Door te werken met deze datum in de toekomst wordt voldoende voorbereidingstijd gegeven aan de markt om zich hieraan aan te passen, alsook aan de bedrijven om deze aanpassingen in te calculeren in het bedrijfswagenbeleid dat zij ontwikkelen. Dit kadert in een vooromen van de regering om voldoende

² À savoir d'autres modifications que celles dont fait état le présent avis ou des modifications visant à répondre aux observations formulées dans le présent avis.

artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, van het WIB 92 (artikel 15 van het voorontwerp), die met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens in technische voorschriften voorzien in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’, dient het voorontwerp te worden aangemeld bij de Europese Commissie. Er zal wat dat betreft ook moeten worden nagegaan of de betrokken bepalingen desgevallend in aanmerking zouden komen voor de toepassing van de urgencieprocedure bepaald in artikel 6, lid 7, eerste alinea, a), van richtlijn (EU) 2015/1535, zoals door de gemachtigde wordt beweerd, wat zou betekenen dat er in dat geval geen verplichte wachttijd geldt voor het aannemen van de ontworpen wet.

6. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van de vooroemde vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan,² moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKINGEN

7. Hoofdstuk 2 van titel 2 van het voorontwerp bevat een aantal maatregelen om binnen een bepaalde termijn een koolstofemissievrij bedrijfswagenpark te realiseren. In de memorie van toelichting wordt in dat verband aangegeven dat “het aandeel van wagens met een verbrandingsmotor, zelfs wanneer ze gecombineerd worden met een elektromotor en een accu, tegen 2030 versneld moeten afnemen ten voordele van koolstofemissievrije wagens”, en dat “alleen op die manier de Europese doelstellingen inzake reductie van de CO₂-uitstoot, waarbij transport de belangrijkste bron van uitstoot is in de sectoren waar België nog volledig zelf verantwoordelijk is, haalbaar zijn”.

Wat betreft de verschillende scharnierdata die in dat verband in de ontworpen regeling worden gehanteerd, heeft de gemachtigde de volgende toelichting verstrekt:

“Er is gekozen voor 1 juli 2023 om de doelgroep van het uitdoofscenario vast te leggen. Het personele toepassingsgebied heeft dan betrekking op de wagens die aangekocht, gehuurd of geleased zijn vanaf die datum tot 31/12/2025. Deze wagens zullen onderworpen worden aan een uitdoofscenario waarbij de maximumaftrek wordt afgetopt op 75 % in 2025 (inkomstenjaar), 50 % in 2026, 25 % in 2027 en 0 % in 2028. Door te werken met deze datum in de toekomst wordt voldoende voorbereidingstijd gegeven aan de markt om zich hieraan aan te passen, alsook aan de bedrijven om deze aanpassingen in te calculeren in het bedrijfswagenbeleid dat zij ontwikkelen. Dit kadert in een vooromen van de regering om voldoende

² Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

voorzienbaar te zijn, teneinde de rechtszekerheid te waarborgen voor belastingplichtigen en andere stakeholders.

Daarnaast is gekozen voor 1 januari 2026 om het moment vast te leggen waarop nieuw aangekochte, gehuurde of geleasede bedrijfswagens koolstofemissievrij moeten zijn, wil men genieten van de meest gunstige fiscale aftrek en minimum solidariteitsbijdrage. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat bedrijfswagens een gemiddelde looptijd hebben van 4 jaar, waarna ze worden vervangen door een andere wagen. In het streven naar voorzienbaarheid en rechtszekerheid is het de bedoeling om rekening te houden met deze gemiddelde looptijd.

Teneinde te vermijden dat belastingplichtigen zouden worden gestimuleerd om tegen de datum van 1 januari 2026 nog massaal te investeren in bedrijfswagens op een fossiele verbrandingsmotor, wordt gewerkt met het hierboven vermelde uitdoofscenario.

Verder is deze datum in de toekomst ook niet lukraak gekozen, gezien het feit dat er wordt getracht rekening te houden met de inschattingen van de automarkt voor wat betreft de toegankelijkheid van betaalbare elektrische wagens alsook hun autonomie inzake rijbereik. Deze inschattingen gaan uit van een competitiviteit op gebied van catalogusprijs alsook op gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 t.a.v. de fossiele verbrandingsmotor.

Tot slot moet er worden gewezen op het feit dat de vergroening van het (bedrijfs)wagenpark een proces is dat sowieso zal gebeuren. In dat kader versnelt dit ontwerp dit proces door te sleutelen aan de fiscale aftrekbaarheid en aan de CO₂-solidariteitsbijdrage. Op basis van de huidige marktvolutie inzake elektrische wagens en het aandeel daarvan in de bedrijfswagenvloot wordt ingeschat dat zonder maatregelen een volledige vergroening pas zal plaatsvinden rond 2040. Door deze maatregelen te nemen, wordt het vergroeningsproces versneld met zo'n 15 jaar, waardoor de gekozen maatregelen dan ook voldoende urgent zijn in het licht van de Europese klimaatdoelstellingen. In dat kader moet wel gewezen worden op het feit dat het arrest Urgenda rechtspraak uitmaakt van de Hoge Raad in Nederland en in die mate strikt genomen geen kracht van gewijsde heeft in de Belgische rechtsorde. De Belgische wetgever kan daar dan ook geen rekening mee houden, gezien de Europese klimaatdoelstellingen de enige rechtsbron uitmaken, naast het Verdrag van Parijs, waar België zich juridisch toe verbonden heeft”.

On aperçoot mal comment les mesures prévues par phases dans l'avant-projet s'articulent concrètement avec les objectifs de l'Accord de Paris et avec les objectifs climatiques européens qui lient la Belgique. C'est ainsi que l'article 3 de la directive 2018/2001³ dispose que les États membres veillent collectivement à ce que la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie de l'Union en 2030 soit d'au moins 32 % et que les États membres fixent leur contribution nationale dans le cadre

³ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 ‘relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables’

voorzienbaar te zijn, teneinde de rechtszekerheid te waarborgen voor belastingplichtigen en andere stakeholders.

Daarnaast is gekozen voor 1 januari 2026 om het moment vast te leggen waarop nieuw aangekochte, gehuurde of geleasede bedrijfswagens koolstofemissievrij moeten zijn, wil men genieten van de meest gunstige fiscale aftrek en minimum solidariteitsbijdrage. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat bedrijfswagens een gemiddelde looptijd hebben van 4 jaar, waarna ze worden vervangen door een andere wagen. In het streven naar voorzienbaarheid en rechtszekerheid is het de bedoeling om rekening te houden met deze gemiddelde looptijd.

Teneinde te vermijden dat belastingplichtigen zouden worden gestimuleerd om tegen de datum van 1 januari 2026 nog massaal te investeren in bedrijfswagens op een fossiele verbrandingsmotor, wordt gewerkt met het hierboven vermelde uitdoofscenario.

Verder is deze datum in de toekomst ook niet lukraak gekozen, gezien het feit dat er wordt getracht rekening te houden met de inschattingen van de automarkt voor wat betreft de toegankelijkheid van betaalbare elektrische wagens alsook hun autonomie inzake rijbereik. Deze inschattingen gaan uit van een competitiviteit op gebied van catalogusprijs alsook op gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 t.a.v. de fossiele verbrandingsmotor.

Tot slot moet er worden gewezen op het feit dat de vergroening van het (bedrijfs)wagenpark een proces is dat sowieso zal gebeuren. In dat kader versnelt dit ontwerp dit proces door te sleutelen aan de fiscale aftrekbaarheid en aan de CO₂-solidariteitsbijdrage. Op basis van de huidige marktvolutie inzake elektrische wagens en het aandeel daarvan in de bedrijfswagenvloot wordt ingeschat dat zonder maatregelen een volledige vergroening pas zal plaatsvinden rond 2040. Door deze maatregelen te nemen, wordt het vergroeningsproces versneld met zo'n 15 jaar, waardoor de gekozen maatregelen dan ook voldoende urgent zijn in het licht van de Europese klimaatdoelstellingen. In dat kader moet wel gewezen worden op het feit dat het arrest Urgenda rechtspraak uitmaakt van de Hoge Raad in Nederland en in die mate strikt genomen geen kracht van gewijsde heeft in de Belgische rechtsorde. De Belgische wetgever kan daar dan ook geen rekening mee houden, gezien de Europese klimaatdoelstellingen de enige rechtsbron uitmaken, naast het Verdrag van Parijs, waar België zich juridisch toe verbonden heeft.”

Het is niet duidelijk hoe de gefaseerde maatregelen waarin het voorontwerp voorziet, zich concreet verhouden tot de doelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Europese klimaatdoelstellingen waardoor België is gebonden. Zo bepaalt artikel 3 van richtlijn (EU) 2018/2001 dat de lidstaten er samen voor zorgen dat het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in het bruto-eindverbruik van energie in de Unie in 2030 minstens 32 % bedraagt, en dat de lidstaten hun nationale bijdrage vaststellen als onderdeel van hun geïntegreerde nationale

³ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ‘ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen’.

de leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat. L'article 25 de la même directive prévoit que chaque État membre impose une obligation aux fournisseurs de carburants afin de faire en sorte que, d'ici à 2030, la part de l'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports atteigne au moins 14 %. L'avant-projet ne comporte pas d'analyse chiffrée indiquant à quel point les mesures progressives en projet contribueront à la réalisation des objectifs européens et nationaux de réduction des émissions de CO₂. Le Conseil d'État ne dispose pas des connaissances nécessaires pour évaluer dans quelle mesure c'est le cas. Il appartient aux auteurs de l'avant-projet de chiffrer avec suffisamment de précision l'impact des mesures sur les émissions globales de CO₂ et d'indiquer à quel point les mesures peuvent s'inscrire dans les obligations découlant pour la Belgique des objectifs climatiques européens et des objectifs de l'Accord de Paris. À cet égard, il sera également nécessaire de clarifier pourquoi les dates charnières du 1^{er} juillet 2023 et du 1^{er} janvier 2026 ont précisément été utilisées dans les mesures en projet. L'exposé des motifs devra être complété en ce sens.

8. Une observation analogue peut être formulée à propos du titre 2, chapitres 2 et 3, de l'avant-projet, en ce qui concerne la stimulation par des mesures fiscales de l'installation de points de recharge. L'article 3 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 'sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs' exige que chaque État membre adopte un cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes. On n'aperçoit pas clairement comment les mesures en projet doivent s'inscrire dans le cadre d'action national⁴ qui, à cet égard, doit fixer des objectifs chiffrés et nationaux. L'article 3, paragraphe 4, de cette directive dispose qu'au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de cette directive. L'article 4, paragraphe 1, de la même directive énonce que "[l]es États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2020, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres". Cette même disposition prévoit que, dans leurs cadres d'action nationaux, les États membres prennent également des mesures qui favorisent et facilitent le déploiement de points de recharge non ouverts au public.

L'exposé des motifs doit préciser comment les mesures en projet peuvent s'inscrire dans le plan d'action national prévu en la matière.

9. En ce qui concerne l'octroi de la déduction fiscale, le chapitre 1^{er} du titre 2 de l'avant-projet fait une distinction entre

⁴ Qui devait être soumis à la Commission européenne le 18 novembre 2016.

énergie- en klimaatplan. Artikel 25 van dezelfde richtlijn stelt dat elke lidstaat brandstofleveranciers de verplichting oplegt ervoor te zorgen dat het aandeel hernieuwbare energie in het eindverbruik van energie in de vervoersector in 2030 ten minste 14 % bedraagt. Het voorontwerp bevat geen cijfermatige analyse van de mate waarin de ontworpen gefaseerde maatregelen ertoe bijdragen om de Europese en nationale doelstellingen inzake CO₂-reductie te bereiken. De Raad van State beschikt niet over de vereiste kennis om te beoordelen in welke mate dit het geval is. Het staat aan de stellers van het voorontwerp om de impact van de maatregelen op de globale CO₂-uitstoot voldoende nauwkeurig te becijferen en aan te geven in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast in de verplichtingen die voor België voortvloeien uit de Europese klimaatdoelstellingen en de doelstellingen van het akkoord van Parijs. Daarbij zal ook moeten worden verduidelijkt waarom precies de scharnierdata van 1 juli 2023 en 1 januari 2026 in de ontworpen maatregelen worden gehanteerd. De memorie van toelichting zal in die zin moeten worden aangevuld.

8. Een vergelijkbare opmerking kan worden gemaakt bij titel 2, hoofdstukken 2 en 3, van het voorontwerp, wat betreft het stimuleren van het plaatsen van laadpunten via fiscale maatregelen. Artikel 3 van richtlijn 2014/94/EU van het Europees parlement en de Raad van 22 oktober 2014 'betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen' vereist dat elke lidstaat voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoersector en voor de uitrol van de betreffende infrastructuur een nationaal beleidskader vaststelt. Het is niet duidelijk hoe de ontworpen maatregelen moeten worden ingepast in het nationale beleidskader⁴, dat wat dat betreft nationale streefcijfers en doelen moet vastleggen. Artikel 3, lid 4, van die richtlijn bepaalt dat de lidstaten waar nodig door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samenwerken om tot coherente en gecoördineerde maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze richtlijn te komen. Artikel 4, lid 1, van dezelfde richtlijn bepaalt dat "de lidstaten er door middel van hun nationale beleidskaders voor zorgen dat op 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpunten is geïnstalleerd, zodat elektrische voertuigen ten minste in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden kunnen rijden, maar ook, waar passend, in door de lidstaten te bepalen netwerken". Diezelfde bepaling voorziet erin dat de lidstaten binnen hun nationale beleidskaders maatregelen nemen om de ingebruikneming van niet publiek toegankelijke oplaadpunten aan te moedigen en te steunen.

In de memorie van toelichting dient te worden verduidelijkt hoe de ontworpen maatregelen kunnen worden ingepast in het nationale beleidsplan ter zake.

9. In hoofdstuk 1 van titel 2 van het voorontwerp wordt wat de toekenning van de fiscale aftrek betreft, een onderscheid

⁴ Dat op 18 november 2016 moet worden voorgelegd aan de Europese Commissie.

les catégories de voitures sur la seule base de leurs émissions de CO₂ et ne tient pas compte, par exemple, des émissions de CO₂ liées à la production de la voiture et des batteries ou des émissions de particules fines. La question se pose dès lors de savoir si le critère utilisé est pertinent au regard du principe d'égalité. Sur ce point, le délégué a déclaré:

“De regeling rond de aftrekbeperking van de autokosten bouwt verder op deze die momenteel van toepassing is (formule met de CO2-uitstoot van het voertuig als variabele) en op deze die gold voor de hervorming van de vennootschapsbelasting (verschillende schalen van aftrekbaarheid afhankelijk van de CO2-uitstoot van het voertuig). De CO2-uitstoot van het voertuig is gekend en kan dus makkelijk dienen om een mate van aftrekbaarheid te bepalen. Ook rekening houden met de CO2-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij is allesbehalve evident, want met welke cijfers moet er in dat geval rekening worden gehouden. Het is terecht dat er meer en meer gefocust wordt op de CO2-uitstoot tijdens de hele levenscyclus van de wagen en de batterij, maar op dit moment zijn er geen geïndividualiseerde gegevens per type wagen beschikbaar.

Bovendien leidt die focus op de CO2-uitstoot gedurende de hele levenscyclus, tezamen met het Europees systeem voor emissiehandel er reeds toe dat er wel degelijk ook op het vlak van CO2-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij inspanningen worden geleverd. En er mag daarnaast ook niet vergeten worden dat, zelfs rekening houdend met de CO2-uitstoot bij de productie van de batterij en het eventuele gebruik van grijze stroom bij het opladen, elektrische wagens omwille van hun hogere energie-efficiëntie nog altijd een veel kleinere klimaatimpact hebben dan benzine- en dieselvoertuigen. Dit verschil in klimaatimpact zal trouwens alleen maar toenemen in het geval van bedrijfswagens, waarbij het aantal gereden kilometers een pak hoger ligt dan bij wagens op de particuliere markt”.

Le Conseil d'État, section de législation, ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour pouvoir apprécier adéquatement si le critère utilisé est pertinent au regard de l'objectif de la mesure. Une justification à la lumière du principe d'égalité, fondée notamment sur les données scientifiques disponibles en la matière, devrait en tout cas être inscrite dans l'exposé des motifs.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 2

10. L'article 2 de l'avant-projet, ainsi que les articles suivants du chapitre 1^{er} du titre 2, font mention à plusieurs reprises de véhicules “achetés, pris en leasing ou en location” avant ou à partir d'une date déterminée. À la question de savoir de quelle manière la date précise de ces opérations sera déterminée, le délégué a répondu ce qui suit:

“Het is niet noodzakelijk dat de belastingplichtige al economisch eigenaar is van de wagen op de geviseerde datum. Ook de op dat moment reeds bestelde, maar nog niet geleverde

gemaakt tussen categorieën van wagens enkel op basis van de CO₂-uitstoot ervan, en wordt geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterijen of met de uitstoot van fijn stof. Vraag is dan ook of het gehanteerde criterium pertinent is in het licht van het gelijkheidsbeginsel. De gemachtigde verklaarde in dat verband:

“De regeling rond de aftrekbeperking van de autokosten bouwt verder op deze die momenteel van toepassing is (formule met de CO2-uitstoot van het voertuig als variabele) en op deze die gold voor de hervorming van de vennootschapsbelasting (verschillende schalen van aftrekbaarheid afhankelijk van de CO2-uitstoot van het voertuig). De CO2-uitstoot van het voertuig is gekend en kan dus makkelijk dienen om een mate van aftrekbaarheid te bepalen. Ook rekening houden met de CO2-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij is allesbehalve evident, want met welke cijfers moet er in dat geval rekening worden gehouden. Het is terecht dat er meer en meer gefocust wordt op de CO2-uitstoot tijdens de hele levenscyclus van de wagen en de batterij, maar op dit moment zijn er geen geïndividualiseerde gegevens per type wagen beschikbaar.

Bovendien leidt die focus op de CO2-uitstoot gedurende de hele levenscyclus, tezamen met het Europees systeem voor emissiehandel er reeds toe dat er wel degelijk ook op het vlak van CO2-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij inspanningen worden geleverd. En er mag daarnaast ook niet vergeten worden dat, zelfs rekening houdend met de CO2-uitstoot bij de productie van de batterij en het eventuele gebruik van grijze stroom bij het opladen, elektrische wagens omwille van hun hogere energie-efficiëntie nog altijd een veel kleinere klimaatimpact hebben dan benzine- en dieselvoertuigen. Dit verschil in klimaatimpact zal trouwens alleen maar toenemen in het geval van bedrijfswagens, waarbij het aantal gereden kilometers een pak hoger ligt dan bij wagens op de particuliere markt.”

De Raad van State, afdeling Wetgeving, beschikt niet over voldoende gegevens om op afdoende wijze te kunnen beoordelen of het gehanteerde criterium pertinent is in het licht van de doelstelling van de maatregel. Een verantwoording in het licht van het gelijkheidsbeginsel, onder meer aan de hand van de beschikbare wetenschappelijke gegevens dienaangaande, dient in elk geval te worden opgenomen in de memorie van toelichting.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

10. In artikel 2 van het voorontwerp, alsook in de daarvolgende artikelen van hoofdstuk 1 van titel 2, is meermaals sprake van voertuigen “aangekocht, geleased of gehuurd” voor of vanaf een bepaalde datum. Gevraagd op welke wijze de precieze datum van die handelingen zal worden bepaald, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Het is niet noodzakelijk dat de belastingplichtige al economisch eigenaar is van de wagen op de geviseerde datum. Ook de op dat moment reeds bestelde, maar nog niet

voertuigen zullen in aanmerking komen. Wat betreft de voertuigen die operationeel geleased worden en waarvan de economische eigendom dus niet overgedragen wordt, zal gekeken worden naar de datum van het afsluiten van het leasecontract”.

Il est recommandé de préciser dans l'exposé des motifs, pour chaque opération, de quelle manière la date précise sera déterminée.

11. À l'article 2 de l'avant-projet, les mots "du même Code" doivent être remplacés par les mots "du Code des impôts sur les revenus 1992".

Article 10

12. Le délégué a déclaré que l'article 551, en projet, du CIR 92 sera renuméroté en article 550 de ce code, dès lors qu'un article 550 précédemment en projet n'a finalement pas abouti.

Articles 11 et 12

13. Le délégué a confirmé qu'une date d'entrée en vigueur spécifique doit également être prévue pour l'article 11, 1^o, 3^o et 4^o, de l'avant-projet. L'article 12 de l'avant-projet sera complété en ce sens.

Article 13

14. Conformément à l'article 64*quater*, en projet, du CIR 92, seules les bornes de recharge “qui peuvent être numériquement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs”, sont prises en considération pour une déduction majorée. Invité à fournir des éclaircissements concernant la valeur juridique de ce protocole, le délégué a répondu ce qui suit:

“Het gestandaardiseerd protocol naar waar wordt verwezen in artikel 13 en 15, OCPP; werd opgesteld door de Open Charge Alliance (OCA).

OCA is een alliantie van industriële actoren waaronder verkopers van hardware en software voor het opladen van elektrische voertuigen, en exploitanten van oplaadnetwerken en dienstverleners. OCA's missie is het bevorderen van wereldwijde ontwikkeling, adoptie en compliance van het Open Charge Point Protocol (OCPP) en gerelateerde standaarden door middel van samenwerking, educatie en testen.

Het Open Charge Point Protocol (OCPP) is een open communicatie standaard ontwikkeld door deze industriële alliantie en wordt zowel door meerdere bedrijven als overheden gebruikt en kan als dusdanig als de 'state of the art' gezien worden van communicatieprotocollen tussen laadpunten en de systemen die deze laadpunten beheren.

geleverde voertuigen zullen in aanmerking komen. Wat betreft de voertuigen die operationeel geleased worden en waarvan de economische eigendom dus niet overgedragen wordt, zal gekeken worden naar de datum van het afsluiten van het leasecontract.”

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting voor elke handeling te verduidelijken op welke wijze de precieze datum ervan zal worden bepaald.

11. In artikel 2 van het voorontwerp dienen de woorden “van hetzelfde wetboek” te worden vervangen door de woorden “van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992”.

Artikel 10

12. De gemachtigde heeft verklaard dat het ontworpen artikel 551 van het WIB 92 zal worden vernummerd tot artikel 550 ervan, aangezien een eerder ontworpen artikel 550 uiteindelijk geen doorgang heeft gevonden.

Artikelen 11 en 12

13. De gemachtigde heeft bevestigd dat ook voor artikel 11, 1^o, 3^o en 4^o, van het voorontwerp in een specifieke datum van inwerkingtreding moet worden voorzien. Artikel 12 van het voorontwerp moet in die zin worden aangevuld.

Artikel 13

14. Overeenkomstig het ontworpen artikel 64*quater* van het WIB 92 komen enkel laadstations “die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheersysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers” voor een verhoogde aftrek in aanmerking. Om nadere uitleg gevraagd omtrent de juridische waarde van dat protocol, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Het gestandaardiseerd protocol naar waar wordt verwezen in artikel 13 en 15, OCPP; werd opgesteld door de Open Charge Alliance (OCA).

OCA is een alliantie van industriële actoren waaronder verkopers van hardware en software voor het opladen van elektrische voertuigen, en exploitanten van oplaadnetwerken en dienstverleners. OCA's missie is het bevorderen van wereldwijde ontwikkeling, adoptie en compliance van het Open Charge Point Protocol (OCPP) en gerelateerde standaarden door middel van samenwerking, educatie en testen.

Het Open Charge Point Protocol (OCPP) is een open communicatie standaard ontwikkeld door deze industriële alliantie en wordt zowel door meerdere bedrijven als overheden gebruikt en kan als dusdanig als de 'state of the art' gezien worden van communicatieprotocollen tussen laadpunten en de systemen die deze laadpunten beheren.

Zoals vermeld in het artikel zijn echter ook andere protocollen toegestaan, waarbij zowel eigen ontwikkelde of door internationale standaardisatiecomités ontwikkelde protocollen zijn toegestaan, voor zover zij toelaten te voldoen aan de algemene eisen in verband met koppelbaarheid en aanstuurbaarheid beschreven in de voorwaarden voor belastingvermindering".

Il est recommandé d'intégrer ces précisions dans l'exposé des motifs.

Article 15

15. L'article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, du CIR 92 dispose qu'une réduction d'impôt est accordée pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques "dans l'habitation" où le contribuable a établi son domicile. Interrogé sur la portée de cette condition, le délégué a répondu ce qui suit:

"Het is de bedoeling dat een laadstation in een garage die niet bij de woning aansluit, ook in aanmerking komt voor de belastingvermindering als die garage door haar onmiddellijk nut als één geheel met de woning kan worden beschouwd. Het moet dan wel gaan om een garage waarover men gebruiksrechten heeft als eigenaar, vruchtgebruiker of huurder. Dit zal verduidelijkt worden in de memorie van toelichting. In de wettekst zal worden opgenomen dat het moet gaan om een laadstation in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar".

On peut se rallier à la proposition du délégué.

Article 19

16. L'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, e), en projet, du CIR 92 (article 19, 1^o, de l'avant-projet) fait état de "camions sans émission carbone", sans qu'il apparaisse clairement quels véhicules il faut précisément entendre par là pour l'application de cette disposition. Du point de vue de la sécurité juridique, cette notion doit être précisée plus avant. Le délégué a déclaré que l'avant-projet sera en effet encore complété sur ce point.

Article 22

17. À l'article 22, 6^o, de l'avant-projet, on écrira ", inséré par le 5^o (et non: 6^o)".

18. L'article 22, 8^o, de l'avant-projet vise à permettre que le budget mobilité visé dans la loi du 17 mars 2019 'concernant l'instauration d'un budget mobilité' puisse également être utilisé pour l'acquisition d'"abonnements de transport public pour les déplacements des membres de la famille du travailleur vivant sous son toit". La question se pose de savoir s'il faut également comprendre le travailleur lui-même parmi "les membres de la famille du travailleur vivant sous son toit", dès lors que la disposition existante de la loi du 17 mars 2017 (article 3, § 1^{er}, 8^o, b), premier tiret), en ce qui concerne le travailleur lui-même, ne mentionne que les abonnements "pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail", alors que la nouvelle disposition a une portée plus générale.

Zoals vermeld in het artikel zijn echter ook andere protocollen toegestaan, waarbij zowel eigen ontwikkelde of door internationale standaardisatiecomités ontwikkelde protocollen zijn toegestaan, voor zover zij toelaten te voldoen aan de algemene eisen in verband met koppelbaarheid en aanstuurbaarheid beschreven in de voorwaarden voor belastingvermindering."

Het verdient aanbeveling om die verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting.

Artikel 15

15. Het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, eerste lid, van het WIB 92 bepaalt dat een belastingvermindering wordt toegekend voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens "in de woning" waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft. Gevraagd naar de draagwijdte van die voorwaarde, antwoordde de gemachtigde het volgende:

"Het is de bedoeling dat een laadstation in een garage die niet bij de woning aansluit, ook in aanmerking komt voor de belastingvermindering als die garage door haar onmiddellijk nut als één geheel met de woning kan worden beschouwd. Het moet dan wel gaan om een garage waarover men gebruiksrechten heeft als eigenaar, vruchtgebruiker of huurder. Dit zal verduidelijkt worden in de memorie van toelichting. In de wettekst zal worden opgenomen dat het moet gaan om een laadstation in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar".

Met het voorstel van de gemachtigde kan worden ingestemd.

Artikel 19

16. In het ontworpen artikel 69, § 1, eerste lid, 2^o, e), van het WIB 92 (artikel 19, 1^o, van het voorontwerp) is sprake van "koolstofemissievrije vrachtwagens", zonder dat het duidelijk is welke voertuigen voor de toepassing van die bepaling daaronder precies moeten worden begrepen. Uit het oogpunt van rechtszekerheid dient dat begrip nader te worden omschreven. De gemachtigde verklaarde dat het voorontwerp op dat punt inderdaad nog zal worden aangevuld.

Artikel 22

17. In artikel 22, 6^o, van het voorontwerp schrijve men "zoals ingevoegd door de bepaling onder 5^o (niet: 6^o)".

18. Artikel 22, 8^o, van het voorontwerp beoogt het mogelijk te maken dat het mobiliteitsbudget bedoeld in de wet van 17 maart 2019 'betreffende de invoering van een mobiliteits-budget' ook kan aangewend worden voor het aanschaffen van "abonnementen voor openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de inwonende gezinsleden van de werknemer". De vraag rijst of onder "inwonende gezinsleden van de werknemer" ook de werknemer zelf wordt begrepen, nu in de bestaande bepaling van de wet van 17 maart 2019 (artikel 3, § 1, 8^o, b), eerste streepje), wat de werknemer zelf betreft enkel sprake is van abonnementen "voor het woon-werkverkeer", terwijl de nieuwe bepaling een meer algemene draagwijdte heeft.

Article 32

19. L'article 32 de l'avant-projet vise à modifier l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004 'en ce qui concerne la taxation des produits énergétiques et de l'électricité' afin de prévoir une dérogation à la règle selon laquelle l'électricité est taxée au moment de la fourniture à un consommateur. Le délégué a précisé ce point comme suit:

"Momenteel zijn de accijnzen in principe verschuldigd door de persoon die de levering van elektriciteit via een laadpaal verricht aan de eindgebruiker. Dit is de laadpaaloperator.

Artikel 32 voorziet dat de accijnzen verschuldigd zullen zijn door de persoon die de leveringen van elektriciteit verricht aan de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Dit is de leverancier van de laadpaaloperator.

Het ontstaan van de verschuldigdheid van de accijnzen in een vroeger stadium heeft geen impact op de btw".

19.1. L'article 424, § 1^{er}/1, en projet, de la loi du 27 décembre 2004 (article 32, 1^o, de l'avant-projet) s'énonce comme suit:

"§ 1^{er}/1. La livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques via des bornes de recharge fait partie de l'électricité prise du réseau de transport ou de distribution, par l'acheteur d'électricité au point de fourniture du réseau de transport ou de distribution où la borne de recharge est raccordée. Cette livraison ne confère pas la qualité de distributeur à l'acheteur, mais bien de consommateur".

Il est recommandé de prévoir expressément dans la dernière phrase que cette qualité vaut uniquement pour l'application de ce paragraphe.

19.2. L'article 424, § 2, de la loi-programme du 27 décembre 2004 (article 32, 2^o, de l'avant-projet) est complété par un alinéa qui s'énonce comme suit: "La consommation d'électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour ce paragraphe, considérée comme usage propre de l'entité qui produit de l'électricité". À la question de savoir qui est considéré comme "l'entité qui produit de l'électricité", le délégué a répondu ce qui suit:

"De term 'entiteit die elektriciteit produceert' opgenomen in artikel 32, 2^o moet bekeken worden in het kader van de volledige § 2 van het artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004.

Deze paragraaf leest eerst als volgt:

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of gelijk is aan 1kV hetzij meer is

Artikel 32

19. Artikel 32 van het voorontwerp beoogt artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004 'wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit' te wijzigen teneinde in een afwijking te voorzien op de regel dat elektriciteit wordt belast op het ogenblik van de levering aan een verbruiker. De gemachtigde verduidelijkt dit als volgt:

"Momenteel zijn de accijnzen in principe verschuldigd door de persoon die de levering van elektriciteit via een laadpaal verricht aan de eindgebruiker. Dit is de laadpaaloperator.

Artikel 32 voorziet dat de accijnzen verschuldigd zullen zijn door de persoon die de leveringen van elektriciteit verricht aan de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Dit is de leverancier van de laadpaaloperator.

Het ontstaan van de verschuldigdheid van de accijnzen in een vroeger stadium heeft geen impact op de btw."

19.1. Het ontworpen artikel 424, § 1/1, van de programmawet van 27 december 2004 (artikel 32, 1^o, van het voorontwerp) luidt:

"§ 1/1. De levering van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen maakt deel uit van de elektriciteit afgenoem van het transport- of verdelingsnetwerk door de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Deze levering verleent de afnemer niet de hoedanigheid van distributeur, maar wel van verbruiker."

Het verdient aanbeveling om in de laatstezin uitdrukkelijk te bepalen dat dit enkel geldt voor de toepassing van deze paragraaf.

19.2. Artikel 424, § 2, van de programmawet van 27 december 2004 (artikel 32, 2^o, van het voorontwerp) wordt aangevuld met een lid dat luidt: "Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert." Gevraagd wie wordt beschouwd als "de entiteit die elektriciteit produceert", antwoordde de gemachtigde het volgende:

"De term 'entiteit die elektriciteit produceert' opgenomen in artikel 32, 2^o moet bekeken worden in het kader van de volledige § 2 van het artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004.

Deze paragraaf leest eerst als volgt:

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of gelijk is aan 1kV hetzij meer

dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing. Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.

Volgens ons blijkt in de context van § 2 voldoende duidelijk wie er wordt bedoeld. *In casu* gaat het niet over de algemene elektriciteitsproducenten (zoals bv Engie Electrabel), maar over bedrijven die (extra) elektriciteit voor eigen gebruik produceren. Denk aan een bedrijf met kantoorgebouwen waar zonnepanelen op het dak staan, of een bedrijf met een productiesite waar extra elektriciteit wordt opgewekt via een warmtekrachtkoppeling. Wanneer zulke bedrijven voor eigen gebruik elektriciteit produceren, vallen ze onder deze paragraaf. Het nieuwe lid dat wordt toegevoegd d.m.v. dit voorontwerp van wet verduidelijkt dat het gedeelte van deze elektriciteit dat zij zouden leveren aan derden voor het opladen van elektrische voertuigen, ook als 'eigen gebruik' wordt beschouwd".

Il est recommandé d'inscrire ces précisions dans l'exposé des motifs.

Article 37

20. On rédigera l'article 37 de l'avant-projet comme suit:

"Le non-respect de l'article 36 est sanctionné conformément à l'article 445, § 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992".

Le greffier,

Astrid TRUYENS

Le président,

Wilfried VAN VAERENBERGH

is dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing. Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.

Volgens ons blijkt in de context van § 2 voldoende duidelijk wie er wordt bedoeld. *In casu* gaat het niet over de algemene elektriciteitsproducenten (zoals bv Engie Electrabel), maar over bedrijven die (extra) elektriciteit voor eigen gebruik produceren. Denk aan een bedrijf met kantoorgebouwen waar zonnepanelen op het dak staan, of een bedrijf met een productiesite waar extra elektriciteit wordt opgewekt via een warmtekrachtkoppeling. Wanneer zulke bedrijven voor eigen gebruik elektriciteit produceren, vallen ze onder deze paragraaf. Het nieuwe lid dat wordt toegevoegd d.m.v. dit voorontwerp van wet verduidelijkt dat het gedeelte van deze elektriciteit dat zij zouden leveren aan derden voor het opladen van elektrische voertuigen, ook als 'eigen gebruik' wordt beschouwd."

Het verdient aanbeveling om die verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting.

Artikel 37

20. Men redigere artikel 37 van het voorontwerp als volgt:

"De niet-naleving van artikel 36 wordt bestraft overeenkomstig artikel 445, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992."

De griffier,

De voorzitter,

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Le ministre des Finances est chargé de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

TITRE 1^{ER}

Disposition générale

Article 1^{er}

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

TITRE 2

Finances

CHAPITRE 1^{er}**Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone**

Art. 2

À l'article 66 du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 27 juin 2021, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, est complété par les mots “, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, entre l'alinéa 3 et l'alinéa 4, qui devient l'alinéa 5, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit:

“Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Financiën is ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

TITEL 1

Algemene bepaling

Artikel 1

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

TITEL 2

Financiën

HOOFDSTUK 1**Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark**

Art. 2

In artikel 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 27 juni 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, eerste lid, 1°, wordt aangevuld met de woorden “of indien geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen”;

2° in paragraaf 1 wordt tussen het derde en het vierde lid, dat het vijfde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“Het in het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet hoger zijn dan 50 pct. voor wat betreft de benzine- of

frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023.”;

3° le paragraphe 2 est complété par un 5°, rédigé comme suit:

“5° aux frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques.”;

4° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. Les frais visés au paragraphe 1^{er}, comprennent:

1° les frais afférents aux véhicules visés au paragraphe 2, 1° et 3°, qui appartiennent à des tiers et qui sont exposés par l'utilisateur final desdits véhicules;

2° le montant des frais visés au présent article qui sont remboursés à des tiers;

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 concurrence de l'intervention personnelle dudit tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.”.

Art. 3

À l'article 66 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 27 juin 2021 et par l'article 2 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, est complété par la phrase suivante:

“Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.”;

2° le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, est remplacé par ce qui suit:

“Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. et s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018.”;

dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig.”;

3° paragraaf 2 wordt aangevuld met een bepaling onder 5°, luidende:

“5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.”;

4° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. De in paragraaf 1 vermelde beroepskosten omvatten:

1° de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in paragraaf 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen;

2° het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald;

3° de kosten van een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, met uitzondering van het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard dat op naam van die derde wordt belast en de eigen bijdrage van die derde voor het persoonlijk gebruik van dat voertuig.”.

Art. 3

In artikel 66 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 27 juni 2021 en bij artikel 2 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 1, eerste lid, 2°, wordt aangevuld met een zin, luidende:

“Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.”;

2° paragraaf 1, tweede lid, wordt vervangen als volgt:

“Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. en bedraagt het minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.”;

3° dans le paragraphe 1^{er}, entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3, qui devient l'alinéa 4, un alinéa est inséré, rédigé comme suit:

“Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} juillet 2023 jusqu’au 31 décembre 2025, la formule visée à l’alinéa 1^{er}, 2^o, est, par dérogation à l’alinéa 1^{er}, aussi appliquée pour les véhicules visés à l’alinéa 1^{er}, 1^o, et le taux déterminé conformément à l’alinéa 1^{er}, 2^o, ne peut être supérieur à 75 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n’émet pas de CO₂. Pour les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l’émission de CO₂ n’est disponible au sein de la Direction pour l’Immatriculation des Véhicules, le taux est égal à 0 p.c.”;

4° au paragraphe 1^{er}, dans les alinéas 7 et 8 anciens, qui deviennent les alinéas 8 et 9, les mots “alinéa 3” sont chaque fois remplacés par les mots “alinéa 4”;

5° le paragraphe 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. Les frais professionnels afférents à l’utilisation des véhicules visés à l’article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n’émet pas de CO₂;”

6° dans le paragraphe 2 les mots “§ 2. Le § 1^{er} ne s’applique pas” sont remplacés par les mots “§ 2. Le paragraphe 1^{er} du présent article et l’article 550 ne s’appliquent pas”;

7° dans le paragraphe 3 les mots “au paragraphe 1^{er}”, sont remplacés par les mots “au paragraphe 1^{er} du présent article et à l’article 550,”;

8° le paragraphe 4 est remplacé par ce qui suit:

“§ 4. Par dérogation au paragraphe 1^{er} du présent article et à l’article 550, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen d’un véhicule visé dans ces dispositions, sont fixés forfaitairement à 0,15 euros par kilomètre parcouru. La présente dérogation n’est pas applicable aux véhicules qui sont exonérés de la taxe de circulation conformément à l’article 5, § 1^{er}, 3^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, ni pour les véhicules dont les frais professionnels ne sont pas déductibles conformément au paragraphe 1^{er}.”;

9° l’article est complété par un paragraphe 6 rédigé comme suit:

“§ 6. Les frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques qui sont achetées, prises

3° in paragraaf 1 wordt tussen het tweede en het derde lid, dat het vierde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 wordt, in afwijking van het eerste lid, de in het eerste lid, 2^o, bedoelde formule ook toegepast voor de voertuigen bedoeld in het eerste lid, 1^o, en kan het overeenkomstig het eerste lid, 2^o, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot. Voor de voertuigen waarvan geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen bedraagt het tarief 0 pct.”;

4° in paragraaf 1 worden in het vroegere zevende en achtste lid, die het achtste en negende lid worden, de woorden “derde lid” telkens vervangen door de woorden “vierde lid”;

5° paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.”;

6° in paragraaf 2 worden de woorden “§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing” vervangen door de woorden “§ 2. Paragraaf 1 van dit artikel en artikel 550 zijn niet van toepassing”;

7° in paragraaf 3 worden de woorden “in paragraaf 1” vervangen door de woorden “in paragraaf 1 van dit artikel en artikel 550”;

8° paragraaf 4 wordt vervangen als volgt:

“§ 4. In afwijking van paragraaf 1 van dit artikel en artikel 550 worden de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling met een in die bepalingen vermeld voertuig forfaitair op 0,15 euro per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3^o, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld, noch voor voertuigen waarvan de beroepskosten overeenkomstig paragraaf 1 niet aftrekbaar zijn.”;

9° het artikel word aangevuld met een paragraaf 6, luidende:

“§ 6. De kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2030 aangekochte, geleasede of gehuurde laadstations voor

en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2030 ne sont déductibles qu'à concurrence de 75 p.c.”.

Art. 4

À l'article 66, § 1^{er}, du même Code, remplacé par l'article 3 de la présente loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe est complété par ce qui suit:

“auquel cas le taux de déductibilité est porté à:

— 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2027;

— 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027.”;

2° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028.”;

3° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029.”;

4° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 75 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2030.”;

5° le paragraphe est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 67,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”.

Art. 5

L'article 198bis du même Code, remplacé par la loi du 25 décembre 2017, est remplacé comme suit:

“L'article 550, alinéa 3, n'est pas applicable.”.

elektrische wagens zijn slechts ten belope van 75 pct. aftrekbaar.”.

Art. 4

In artikel 66, § 1, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij artikel 3 van deze wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de paragraaf wordt aangevuld met wat volgt:

“in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:

— 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

2° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

3° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

4° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 75 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

5° de paragraaf wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 67,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 5

Artikel 198bis van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 25 december 2017, wordt vervangen als volgt:

“Artikel 550, derde lid, is niet van toepassing.”.

Art. 6

À l'article 223, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1^o l'alinéa est complété par un 6^o, rédigé comme suit:

“6^o les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂;”;

2^o l'alinéa est complété par un 7^o, rédigé comme suit:

“7^o d'un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO₂ et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.”;

3^o le 7^o, inséré par le 2^o du présent article, est remplacé par ce qui suit:

“7^o d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO₂:

— 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027;

— 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.”;

4^o le 7^o, remplacé par le 3^o du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029.”;

5^o le 7^o, remplacé par le 3^o du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.”;

6^o le 7^o, remplacé par le 3^o du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”.

Art. 6

In artikel 223, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 6^o, luidende:

“6^o de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.”;

2^o het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 7^o, luidende:

“7^o een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO₂ uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.”;

3^o de bepaling onder 7^o, die door de bepaling onder 2^o van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

“7^o een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO₂ uitstoten:

— 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

4^o de bepaling onder 7^o, vervangen door de bepaling onder 3^o van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

5^o de bepaling onder 7^o, vervangen door de bepaling onder 3^o, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

6^o de bepaling onder 7^o, vervangen door de bepaling onder 3^o, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 7

À l'article 225, alinéa 2, 5°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o" sont remplacés par les mots "sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 6^o";

2° les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o et 5^o" sont remplacés par les mots "l'article 223, alinéa 1^{er}, 4^o, 5^o et 7^o".

Art. 8

À l'article 234, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa est complété par un 8°, rédigé comme suit:

"8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂";

1° l'alinéa est complété par un 9°, rédigé comme suit:

"9° sur un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 qui n'émettent pas de CO₂ et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027";

3° le 9°, inséré par le 2° du présent article, est remplacé par ce qui suit:

"9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO₂:

— 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027;

— 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.";

4° le 9°, remplacé par le 9° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

Art. 7

In artikel 225, tweede lid, 5°, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "en op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen" worden vervangen door de woorden ", op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten";

2° de woorden "artikel 223, eerste lid, 4° en 5°" worden vervangen door de woorden "artikel 223, eerste lid, 4°, 5° en 7°".

Art. 8

In artikel 234, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 8°, luidende:

"8° op de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.;"

2° het lid wordt aangevuld met een bepaling onder 9°, luidende:

"9° op een bedrag gelijk aan 5 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO₂ uitstoten en die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.;"

3° de bepaling onder 9°, die door de bepaling onder 2° van dit artikel is ingevoegd, wordt vervangen als volgt:

"9° op een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO₂ uitstoten:

— 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;

— 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.;"

4° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3° van dit artikel, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029.”;

5° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.”;

6° le 9°, remplacé par le 3° du présent article, est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.”.

Art. 9

À l'article 247, 2°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “et les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°” sont remplacés par les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°, et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8°”;

2° les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6° et 7°” sont remplacés par les mots “l'article 234, alinéa 1^{er}, 6°, 7° et 9°”.

Art. 10

Dans le titre X du même Code, il est inséré un article 550 rédigé comme suit:

“Art. 550. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1^{er}, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2026, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante: 120 p.c. – (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO₂ par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf

“- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

5° de bepaling onder 9°, vervangen door de bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”;

6° de bepaling onder 9°, vervangen door bepaling onder 3°, wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.”.

Art. 9

In artikel 247, 2°, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “en de in artikel 234, eerste lid, 6° en 7°, bedoelde bedragen” worden vervangen door de woorden “, de in artikel 234, eerste lid, 6° en 7°, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8°, bedoelde kosten”;

2° de woorden “artikel 234, eerste lid, 6° en 7°” worden vervangen door de woorden “artikel 234, eerste lid, 6°, 7° en 9°”.

Art. 10

In titel X van hetzelfde Wetboek wordt een artikel 550 ingevoegd, luidende:

“Art. 550. In afwijking van artikel 66, § 1, zijn de beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2026 aftrekbaar tegen een tarief vastgelegd door toepassing van de volgende formule: 120 pct. – (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het

si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, ou un véhicule pour lequel aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

Par dérogation à l'alinéa 2, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2018.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} juillet 2023 jusqu'au 31 décembre 2025, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} ne peut être supérieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, et le taux est égal à 0 p.c. si aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1^{er} à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Par dérogation à l'article 66, § 1^{er}, et à l'alinéa 1^{er} du présent article, les moins-values relatives aux véhicules visés à l'alinéa 1^{er} sont déductibles en tant que frais professionnels à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.

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

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient visé à l'alinéa 1^{er} applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec

een voertuig met een CO₂-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft of een voertuig waarvan geen gegevens met betrekking tot het CO₂-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

In afwijking van het tweede lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot, en bedraagt het tarief 0 pct. indien geen gegevens met betrekking tot het CO₂-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen.

Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO₂ per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO₂-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.

De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met

une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 5 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

L'alinéa 5 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1^{er} janvier 2018.”.

Art. 11

À l'article 550 du même Code, inséré par l'article 10, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er} les mots “avant le 1^{er} janvier 2026,” sont remplacés par les mots “avant le 1^{er} juillet 2023,” et la dernière phrase est complétée par les mots “et ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, ou un véhicule pour lequel aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.”;

2° les alinéas 2 et 4 sont abrogés;

3° dans l'ancien alinéa 3, qui devient l'alinéa 2, les mots “l'alinéa 2” sont remplacés par les mots “l'alinéa 1^{er}”;

4° dans l'alinéa 4, les mots “50 p.c.” sont remplacés par les mots “25 p.c.”;

5° dans les anciens alinéas 8 et 9, qui deviennent les alinéas 6 et 7, les mots “alinéa 5” sont chaque fois remplacés par les mots “alinéa 3”.

Art. 12

L'article 2, 1°, produit ses effets le 1^{er} janvier 2020 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

L'article 2, 2°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2024 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2023.

L'article 2, 3° et 4°, entre en vigueur le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge* et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2022.

een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het vijfde lid bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

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

Art. 11

In artikel 550 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd door artikel 10, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “vóór 1 januari 2026” vervangen door de woorden “vóór 1 juli 2023” en wordt de laatste zin aangevuld met de woorden “en kan niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig met een CO₂-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft of een voertuig waarvan geen gegevens met betrekking tot het CO₂-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.”;

2° het tweede en het vierde lid worden opgeheven;

3° in het vroegere derde lid, dat het tweede lid wordt, worden de woorden “het tweede lid” vervangen door de woorden “het eerste lid”;

4° in het vierde lid worden de woorden “50 pct.” vervangen door de woorden “25 pct.”;

5° in het vroegere achtste en negende lid, die het zesde en zevende lid worden, worden de woorden “vijfde lid” telkens vervangen door de woorden “derde lid”.

Art. 12

Artikel 2, 1°, heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2020 en is van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

Artikel 2, 2°, treedt in werking op 1 januari 2023 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2024 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2023.

Artikel 2, 3° en 4°, treedt in werking op de dag van de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* en is van toepassing vanaf aanslagjaar 2022.

L'article 3, 1° à 4°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2026 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2025.

Les articles 3, 5° à 8°, 5, 6, 1°, 7, 1°, 8, 1°, 9, 1°, et 10 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2026 et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2027 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2026.

L'article 3, 9°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2030.

Les articles 4, 1°, 6, 2°, 7, 2°, 8, 2°, et 9, 2°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2027.

Les articles 4, 2°, 6, 3°, et 8, 3°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2028.

Les articles 4, 3°, 6, 4°, et 8, 4°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2029.

Les articles 4, 4°, 6, 5°, et 8, 5°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2030.

Les articles 4, 5°, 6, 6°, et 8, 6°, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2031.

L'article 11, 1° à 3° et 5°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2028 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2029 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2028.

L'article 11, 4°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2028 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2027.

CHAPITRE 2

Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 13

Dans le titre II, chapitre II, section IV, sous-section III, A, du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré un article 64*quater* rédigé comme suit:

"Art. 64*quater*. Les amortissements relatifs à des bornes de recharge pour véhicules électriques acquises à l'état neuf ou constituées à l'état neuf qui sont publiquement accessibles, sont déductibles:

Artikel 3, 1° tot 4°, treedt in werking op 1 januari 2025 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2026 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2025.

De artikelen 3, 5° tot 8°, 5, 6, 1°, 7, 1°, 8, 1°, 9, 1°, en 10 treden in werking op 1 januari 2026 en zijn van toepassing vanaf het aanslagjaar 2027 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2026.

Artikel 3, 9°, treedt in werking op 1 januari 2030.

De artikelen 4, 1°, 6, 2°, 7, 2°, 8, 2°, en 9, 2°, treden in werking op 1 januari 2027.

De artikelen 4, 2°, 6, 3°, en 8, 3°, treden in werking op 1 januari 2028.

De artikelen 4, 3°, 6, 4°, en 8, 4°, treden in werking op 1 januari 2029.

De artikelen 4, 4°, 6, 5°, en 8, 5°, treden in werking op 1 januari 2030.

De artikelen 4, 5°, 6, 6°, en 8, 6°, treden in werking op 1 januari 2031.

Artikel 11, 1° tot 3° en 5°, treedt in werking op 1 januari 2028 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2029 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2028.

Artikel 11, 4°, treedt in werking op 1 januari 2027 en is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2028 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2027.

HOOFDSTUK 2

Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 13

In titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling III, onderdeel A, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 64*quater* ingevoegd, luidende:

"Art. 64*quater*. De afschrijvingen met betrekking tot in nieuwe staat verkregen of tot stand gebrachte laadstations voor elektrische wagens die publiek toegankelijk zijn, zijn aftrekbaar:

— à concurrence de 200 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus;

— à concurrence de 150 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

La déductibilité majorée prévue à l'alinéa 1^{er} n'est applicable qu'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 l'application du présent article, une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsqu'elle:

— est librement accessible à tout tiers au moins pendant les heures d'ouverture ou les heures de fermeture habituelles de l'entreprise; et

— est notifiée auprès du Service Public Fédéral Finances dans le délai fixé par le Roi.

Seules les bornes de recharge qui peuvent être digitalement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs, sont prises en considération pour cette déduction majorée. Le protocole standardisé mentionné plus haut doit être soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développé pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge.

Le montant déductible par période imposable est obtenu en majorant, selon le cas, de 100 p.c. ou de 50 p.c. le montant normal des amortissements de cette période.

Dans le cadre de la notification visée à l'alinéa 3, deuxième tiret, le contribuable autorise le Service Public Fédéral Finances à faire répertorier la borne de recharge sur le site internet de l'Observatoire européen des carburants alternatifs (eafo.eu). Le Roi détermine la forme de la notification visée à l'alinéa 3, deuxième tiret et les données qu'elle contient, ainsi que la manière dont le consentement susmentionné est accordé.

— ten belope van 200 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022;

— ten belope van 150 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

De in het eerste lid bedoelde verhoogde aftrek is slechts van toepassing vanaf het aanslagjaar verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het laadstation operationeel en publiek toegankelijk is.

Voor de toepassing van dit artikel wordt een laadstation als publiek toegankelijk beschouwd wanneer het:

— ten minste gedurende de gangbare openingstijden, dan wel sluitingstijden van de onderneming vrij toegankelijk is voor elke derde; en

— binnen de door de Koning vastgestelde termijn aangemeld is bij de Federale overheidsdienst Financiën.

Enkel laadstations die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers komen voor deze verhoogde aftrek in aanmerking. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol moet ofwel van het type OCPP zijn, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld.

Het aftrekbare bedrag per belastbaar tijdperk wordt bekomen door het normale bedrag van de afschrijvingen van dat tijdperk met, naargelang het geval, 100 pct. of 50 pct. te verhogen.

In het kader van de in het derde lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding, geeft de belastingplichtige aan de Federale Overheidsdienst Financiën de toestemming om het laadstation te laten vermelden op de webstek van het Europese observatorium voor alternatieve brandstoffen (eafo.eu). De Koning bepaalt de vorm van de in het derde lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding en de gegevens die ze bevat evenals de manier waarop de hiervoor vermelde toestemming wordt verleend.

Les amortissements qui, conformément à l'alinéa 5, sont pris en considération au-delà de la valeur d'investissement ou de revient des bornes de recharges visées à l'alinéa 1^{er}, n'entrent pas en compte pour la détermination des plus-values ou moins-values ultérieures afférentes à ces bornes.”.

Art. 14

Le présent chapitre produit ses effets à partir du 1^{er} septembre 2021.

CHAPITRE 3

Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 15

Au titre II, chapitre III, section 1^{re}, du Code des impôts sur les revenus 1992, une sous-section *Ilvicies bis* est insérée sous l'intitulé “Sous-section *Ilvicies bis* – Réduction d'impôt pour les dépenses exposées pour l'installation d'une borne de recharge”.

Art. 16

Dans la sous-section *Ilvicies bis* du titre II, chapitre III, section 1^{re}, du même Code, insérée par l'article 15 de la présente loi, il est inséré un article 145⁵⁰ rédigé comme suit:

“Art. 145⁵⁰. § 1^{er}. Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées par le contribuable pendant la période imposable pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques dans ou à proximité immédiate de l'habitation où le contribuable a établi son domicile au 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} comprennent les dépenses pour l'achat à l'état neuf d'une borne de recharge et son installation, ainsi que les dépenses pour le contrôle de cette installation.

Les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} doivent être payées au cours de la période allant du 1^{er} septembre 2021 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

La réduction d'impôt est accordée lorsqu'il est satisfait simultanément aux conditions suivantes:

De afschrijvingen die overeenkomstig het vijfde lid worden aanvaard bovenop de aanschaffings- of beleggingswaarde van de in het eerste lid bedoelde laadstations, komen niet in aanmerking voor het bepalen van de latere meerwaarden en minderwaarden op die laadstations.”.

Art. 14

Dit hoofdstuk heeft uitwerking vanaf 1 september 2021.

HOOFDSTUK 3

Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 15

In titel II, hoofdstuk III, afdeling I, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een onderafdeling *Ilvicies bis* ingevoegd met als opschrift “Onderafdeling *Ilvicies bis* – Belastingvermindering voor uitgaven verricht voor de plaatsing van een laadstation”.

Art. 16

In onderafdeling *Ilvicies bis* van titel II, hoofdstuk III, afdeling 1, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij artikel 15 van deze wet, wordt een artikel 145⁵⁰ ingevoegd, luidende:

“Art. 145⁵⁰. § 1. Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk door de belastingplichtige werkelijk zijn betaald voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven omvatten de uitgaven voor de aankoop in nieuwe staat van een laadstation en de plaatsing ervan evenals de uitgaven voor de keuring van de installatie.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven moeten zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024.

De belastingvermindering wordt verleend wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° la borne de recharge peut être numériquement connectée, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs. Le protocole standardisé mentionné plus haut est soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développée pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge;

2° la borne de recharge utilise uniquement de l'électricité qui est fournie sur la base d'un contrat avec un fournisseur d'électricité qui s'engage à ne fournir que de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, ou qui est produite sur place au moyen de sources d'énergies renouvelables;

3° l'installation est approuvée par un organisme de contrôle agréé;

4° le contribuable n'a pas postulé la réduction d'impôt pour une période imposable antérieure.

La condition visée à l'alinéa 4, 2°, doit être remplie le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

La réduction d'impôt n'est pas applicable aux dépenses:

1° qui sont prises en considération à titre de frais professionnels réels;

2° qui donnent droit à la déduction pour investissement visée à l'article 69;

3° qui sont remboursées par l'employeur du contribuable ou la personne morale dont il est dirigeant d'entreprise au titre de dépenses propres à l'employeur ou à la personne morale.

§ 2. Le montant pour lequel la réduction d'impôt est octroyée ne peut excéder 1 500 euros par borne de recharge et par contribuable. Ce montant n'est pas indexé conformément à l'article 178.

La réduction d'impôt est égale à:

— 45 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2021 ou 2022;

1° het laadstation kan via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol is ofwel van het type OCPP, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld;

2° het laadstation gebruikt uitsluitend stroom die wordt geleverd op basis van een overeenkomst met een stroomleverancier die er zich toe verbindt om uitsluitend stroom te leveren die geproduceerd is op basis van hernieuwbare energiebronnen of die ter plaatse wordt opgewekt door middel van hernieuwbare energiebronnen;

3° de installatie is goedgekeurd door een erkend keuringsorganisme;

4° de belastingplichtige heeft de belastingvermindering niet gevraagd voor een vorig belastbaar tijdperk.

Aan de in het vierde lid, 2°, bedoelde voorwaarde moet voldaan worden op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan de in het eerste lid bedoelde uitgaven zijn gedaan.

De belastingvermindering is niet van toepassing op uitgaven die:

1° in aanmerking genomen zijn als werkelijke beroepskosten;

2° recht geven op de in artikel 69 bedoelde investeringsaftrek;

3° door de werkgever van de belastingplichtige of de rechtspersoon waarvan de belastingplichtige bedrijfsleider is, worden terugbetaald als eigen kosten van die werkgever of rechtspersoon.

§ 2. Het bedrag waarvoor de belastingvermindering wordt verleend, kan niet meer bedragen dan 1 500 euro per laadstation en per belastingplichtige. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd overeenkomstig artikel 178.

De belastingvermindering is gelijk aan:

— 45 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2021 of 2022;

— 30 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2023;

— 15 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2024.

Lorsqu'une imposition commune est établie, la réduction d'impôt est répartie proportionnellement en fonction du revenu imposé conformément à l'article 130 de chaque conjoint dans l'ensemble des revenus des deux conjoints imposés conformément à l'article 130.

§ 3. Le contribuable tient les documents suivants à la disposition de l'administration:

1° les factures pour les dépenses visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2;

2° la preuve du paiement des dépenses susvisées;

3° les documents probants permettant d'établir que la borne de recharge répond aux conditions visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 1° et 2°;

4° l'attestation délivrée dans le cadre de l'inspection visée au paragraphe 1^{er}, alinéa 4, 3°.

La facture pour l'installation de la borne de recharge indique l'adresse où la borne de recharge est installée.”.

Art. 17

Dans l'article 171 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 24 décembre 2020, dans la phrase liminaire des 5° et 6°, les mots “145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis:” sont chaque fois remplacés par les mots “145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis.”

Art. 18

Dans l'article 178/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 22 avril 2019, les mots “145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis,” sont remplacés par les mots “145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis.”.

Art. 19

Dans l'article 243/1 du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 23 juin 2020, dans la phrase liminaire, les mots “145⁴⁸,

— 30 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2023;

— 15 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2024.

In geval van een gemeenschappelijke aanslag wordt de belastingvermindering evenredig omgedeeld in functie van het overeenkomstig artikel 130 belaste inkomen van elk der echtgenoten ten opzichte van de som van de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomens van de beide echtgenoten.

§ 3. De belastingplichtige houdt de volgende documenten ter beschikking van de administratie:

1° de facturen voor de in paragraaf 1, tweede lid, bedoelde uitgaven;

2° het bewijs van de betaling van de hiervoor bedoelde uitgaven;

3° de bewijsstukken die toelaten vast te stellen dat het laadstation aan de in het paragraaf 1, vierde lid, 1° en 2°, vermelde voorwaarden voldoet;

4° het attest dat in het kader van de in paragraaf 1, vierde lid, 3°, bedoelde keuring is afgeleverd.

De factuur voor de plaatsing van het laadstation vermeldt het adres waarop het laadstation is geplaatst.”.

Art. 17

In artikel 171 van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 24 december 2020, worden in de inleidende zin van de bepalingen onder 5° en 6° de woorden “145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis” telkens vervangen door de woorden “145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis”.

Art. 18

In artikel 178/1, § 1, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 22 april 2019, worden de woorden “145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis” vervangen door de woorden “145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis”.

Art. 19

In artikel 243/1 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden in de inleidende zin

146 à 154bis," sont remplacés par les mots "145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 à 154bis".

Art. 20

Le présent chapitre produit ses effets à partir du 1^{er} septembre 2021.

CHAPITRE 4

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

Art. 21

À l'article 69, § 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 20 décembre 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'alinéa 1^{er}, 2°, e), est rétabli comme suit:

"e) les camions sans émission carbone et l'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise, et l'infrastructure de recharge électrique relative aux camions sans émission carbone;";

2° l'alinéa 1^{er} est complété par un 4°, rédigé comme suit:

"4° le pourcentage applicable pour les immobilisations visées au 2°, e), est majoré de:

— 21,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2023;

— 16 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2024;

— 10,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2025;

— 5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2026;";

3° le paragraphe est complété par deux alinéas, rédigés comme suit:

"La déduction visée à l'alinéa 1^{er}, 2°, e), est limitée à 60 millions d'euros, 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

de woorden "145⁴⁸, 146 tot 154bis" vervangen door de woorden "145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 tot 154bis".

Art. 20

Dit hoofdstuk heeft uitwerking vanaf 1 september 2021.

HOOFDSTUK 4

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

Art. 21

In artikel 69, § 1, van hetzelfde Wetboek, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 20 december 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid, 2°, e), wordt hersteld als volgt:

"e) koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur met betrekking tot koolstofemissievrije vrachtwagens;";

2° het eerste lid wordt aangevuld met een bepaling onder 4°, luidende:

"4° het percentage dat van toepassing is voor de in de bepaling onder 2°, e), bedoelde vaste activa wordt verder verhoogd met:

— 21,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2023;

— 16 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2024;

— 10,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2025;

— 5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2026;";

3° de paragraaf wordt aangevuld met twee leden, luidende:

"De in het eerste lid, 2°, e), bedoelde aftrek wordt beperkt tot 60 miljoen euro, het bedrag waarmee de maximale steunintensiteit bedoeld in artikel 4, lid 1, s), van de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie

déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du Traité, est atteinte.

Le contribuable ne peut bénéficier de la déduction visée à l'alinéa 1^{er}, 2^o, e), que lorsque:

- il n'a pas d'arriérés de dettes auprès de l'Office national de Sécurité sociale;
- il ne pouvait pas être considéré comme une entreprise en difficulté au dernier jour de la période imposable au cours de laquelle les immobilisations ont été acquises ou constituées;
- il n'a pas reçu d'ordre de récupération suite à une décision de la Commission déclarant une aide octroyée par la Belgique illégale et incompatible avec le marché intérieur;
- aucune aide régionale n'a été demandée pour ces immobilisations, sauf si le régime d'aide régionale garantit que le cumul des aides fédérales et régionales n'a pas pour effet que l'intensité maximale de l'aide visée à l'article 36 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, et le seuil visé à l'article 4, alinéa 1^{er}, s), du même Règlement, soient dépassés.”.

Art. 22

Dans l'article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié en dernier lieu par la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1^o la première phrase est remplacée par ce qui suit:

“1) Le gasoil visé à l'article 419, f), i), peut bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant qui est fixé comme suit:

Au 1^{er} janvier 2023: 245 euros par 1 000 litres à 15 °C;

Au 1^{er} janvier 2024: 244 euros par 1 000 litres à 15 °C;

Au 1^{er} janvier 2025: 243 euros par 1 000 litres à 15 °C;

Au 1^{er} janvier 2026: 242 euros par 1 000 litres à 15 °C.”;

2^o la deuxième phrase est abrogée.

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.

De belastingplichtige kan slechts genieten van de in het eerste lid, 2^o, e), bedoelde aftrek wanneer:

- hij geen achterstallige schulden heeft bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid;
- hij op de laatste dag van het belastbaar tijdperk waarin de vaste activa zijn verkregen of tot stand gebracht niet kon worden aangemerkt als een onderneming in moeilijkheden;
- hij geen bevel tot terugvordering heeft uitstaan ingevolge een besluit van de Commissie die een door België verleende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt heeft verklaard;
- er voor deze vaste activa geen gewestelijke steun wordt aangevraagd, tenzij de gewestelijke steunregeling waarborgt dat de cumulatie van federale en gewestelijke steun niet tot gevolg heeft dat de in artikel 36 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, bedoelde maximale steunintensiteit en het in artikel 4, lid 1, s), van dezelfde Verordening bedoelde drempel overschreden worden.”.

Art. 22

In artikel 429, § 5, 1), van de programmawet van 27 december 2004, laatstelijk gewijzigd bij de programmawet van 1 juli 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o de eerste zin wordt vervangen als volgt:

“1) De gasolie bedoeld in artikel 419, f), i), kan genieten van een vrijstelling van de bijzondere accijns ten behoeve van een bedrag dat wordt vastgesteld als volgt:

Op 1 januari 2023: 245 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2024: 244 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2025: 243 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2026: 242 euro per 1 000 liter bij 15 °C.”;

2^o de tweede zin wordt geschrapt.

Art. 23

Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

CHAPITRE 5

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

Art. 24

À l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié par les lois des 25 février 2007 et 21 décembre 2013, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 1/1 rédigé comme suit:

“§ 1/1. La livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques via des bornes de recharge fait partie, pour l'application de ce chapitre, de l'électricité prise du réseau de transport ou de distribution, par l'acheteur d'électricité au point de fourniture du réseau de transport ou de distribution où la borne de recharge est raccordée. Cette livraison ne confère pas la qualité de distributeur à l'acheteur, mais bien de consommateur.”;

2° le paragraphe 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“La consommation d'électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour l'application de ce paragraphe, considérée comme usage propre de l'entité qui produit de l'électricité.”.

TITRE 3

Affaires sociales

CHAPITRE UNIQUE

**Modification de l'article 38, § 3quater, de la loi
du 29 juin 1981 établissant les principes
généraux de la sécurité sociale
des travailleurs salariés**

Art. 25

À l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié en dernier lieu par la

Art. 23

Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2023.

HOOFDSTUK 5

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

Art. 24

In artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004, gewijzigd bij de wetten van 25 februari 2007 en 21 december 2013, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. De levering van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen maakt, voor toepassing van dit hoofdstuk, deel uit van de elektriciteit afgenoem van het transport- of verdelingsnetwerk door de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Deze levering verleent de afnemer niet de hoedanigheid van distributeur, maar wel van verbruiker.”;

2° paragraaf 2 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor toepassing van deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.”.

TITEL 3

Sociale zaken

ENIG HOOFDSTUK

**Wijziging van artikel 38, § 3quater, van de wet
van 29 juni 1981 houdende de algemene
beginselen van de sociale zekerheid
voor werknemers**

Art. 25

In artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, laatstelijk gewijzigd bij de

loi du 20 juillet 2015, les modifications suivantes sont apportées:

1° le 3° est complété par deux alinéas rédigés comme suit:

“Les cotisations mensuelles, telles qu'établies dans les alinéas précédents, ainsi que dans le 4° et le 7°, sont augmentées comme suit:

a) la cotisation calculée: multipliée par un facteur de 2,25 à partir du 1^{er} juillet 2023, par un facteur de 2,75 à partir du 1^{er} janvier 2025, par un facteur de 4,00 à partir du 1^{er} janvier 2026 et par un facteur de 5,50 à partir du 1^{er} janvier 2027;

b) la cotisation minimale: passer à 23,41 à partir du 1^{er} janvier 2025, à 25,99 à partir du 1^{er} janvier 2026, à 28,57 à partir du 1^{er} janvier 2027 et à 31,15 à partir du 1^{er} janvier 2028.

Les augmentations visées à l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023.”;

2° dans le 7° les mots “, au gaz naturel ou méthane” sont insérés entre les mots “gaz de pétrole liquéfié” et les mots “installé conformément”;

3° dans le 9° les mots “, sous 7°” sont insérés entre les mots “sous 3°” et les mots “et sous 8°”.

Art. 26

Le présent chapitre produit ses effets le 1^{er} octobre 2021.

TITRE 4

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

Art. 27

Le Roi évalue l'impact de la présente loi au plus tard le 30 avril 2026, notamment en ce qui concerne son impact sur les finances publiques.

wet van 20 juli 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de bepaling onder 3° wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“De maandelijkse bijdragen, zoals vastgesteld in de vorige leden, alsook in 4° en 7°, worden als volgt verhoogd:

a) de berekende bijdrage: vermenigvuldiging met factor 2,25 vanaf 1 juli 2023, met factor 2,75 vanaf 1 januari 2025, met factor 4,00 vanaf 1 januari 2026 en met factor 5,50 vanaf 1 januari 2027;

b) de minimumbijdrage: verhoging naar 23,41 vanaf 1 januari 2025, naar 25,99 vanaf 1 januari 2026, naar 28,57 vanaf 1 januari 2027 en naar 31,15 vanaf 1 januari 2028.

De in het vorige lid vermelde verhogingen gelden niet voor de voertuigen, aangekocht, gehuurd of geleased vóór 1 juli 2023.”;

2° in de bepaling onder 7° worden de woorden “, aardgassen of methaan-gassen” ingevoegd tussen het woord “petroleumgassen” en de woorden “, gemonteerd overeenkomstig”;

3° in de bepaling onder 9° worden de woorden “, het 7°” ingevoegd tussen de woorden “bij het 3°” en de woorden “en het 8°”.

Art. 26

Dit hoofdstuk heeft uitwerking met ingang van 1 oktober 2021.

TITEL 4

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

Art. 27

De Koning evalueert de impact van deze wet ten laatste tegen 30 april 2026, in het bijzonder wat de impact op de overheidsfinanciën betreft.

Art. 28

Le contribuable doit transmettre au SPF Finances toutes les données qui sont nécessaires pour pouvoir déterminer l'impact sur l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition visé à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, sur la déductibilité fiscale des frais professionnels afférents à l'utilisation de tels véhicules, sur les accises sur les carburants et sur la TVA, dans les modalités et endéans le délai déterminés par le Roi.

Art. 29

L'administration fiscale peut exiger du contribuable concerné, dans le délai visé à l'article 333, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, pour autant qu'elle estime que ces données soient nécessaires afin d'assurer l'application de l'article 27, les données nécessaires qui n'ont pas été fournies conformément à l'article 28.

Art. 30

Pour l'application de l'article 445, § 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992, la disposition de l'article 28 est assimilée à une disposition dudit Code.

Art. 28

De belastingplichtige moet alle gegevens die nodig zijn om de impact van deze wet op het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig als bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, op de fiscale aftrekbaarheid van beroepskosten met betrekking tot het gebruik van dergelijke voertuigen, op de brandstofaccijnen en de btw te kunnen vaststellen aan de FOD Financiën doen toekomen, op de wijze en binnen de termijn die de Koning bepaalt.

Art. 29

De fiscale administratie mag binnen de in artikel 333, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, bedoelde termijn, voor zover zij die gegevens nodig acht om de toepassing van artikel 27 te verzekeren, van de betrokken belastingplichtige de nodige gegevens vorderen die niet werden overgemaakt overeenkomstig artikel 28.

Art. 30

De bepaling van artikel 28 wordt voor de toepassing van artikel 445, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gelijkgesteld met een bepaling van dit Wetboek.

Art. 31

Les articles 28 à 30 entrent en vigueur le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge* et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2022 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2021.

Donné à Bruxelles, le 9 septembre 2021

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre des Finances,

Vincent VAN PETEGHEM

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre des Affaires sociales,

Frank VANDENBROUCKE

La ministre du Climat,

Zakia KHATTABI

La ministre de l'Énergie,

Tinne VAN der STRAETEN

Art. 31

De artikelen 28 tot 30 treden in werking op de dag van de bekendmaking van deze wet in het *Belgisch Staatsblad* en zijn van toepassing vanaf het aanslagjaar 2022 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2021.

Gegeven te Brussel, 9 september 2021

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Financiën,

Vincent VAN PETEGHEM

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Sociale Zaken,

Frank VANDENBROUCKE

De minister van Klimaat,

Zakia KHATTABI

De minister van Energie,

Tinne VAN der STRAETEN

Coordination des articles	<u>ANNEXE²</u>
<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté suivant le projet de loi</u>
	<p>Art. 64quater du Code des impôts sur les revenus 1992 (nouveau)</p> <p>Art. 64quater. Les amortissements relatifs à des bornes de recharge pour véhicules électriques acquises à l'état neuf ou constituées à l'état neuf qui sont publiquement accessibles, sont déductibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à concurrence de 200 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1er septembre 2021 jusqu'au 31 décembre 2022 inclus ; - à concurrence de 150 p.c. pour les amortissements relatifs aux investissements réalisés au cours de la période allant du 1er janvier 2023 jusqu'au 31 août 2024 inclus. <p>La déductibilité majorée prévue à l'alinéa 1^{er} n'est applicable qu'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.</p> <p>Pour l'application du présent article, une borne de recharge est considérée comme accessible au public lorsqu'elle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - est librement accessible à tout tiers au moins pendant les heures d'ouverture habituelles ou les heures de fermeture habituelles de l'entreprise ; et - est notifiée auprès du Service Public Fédéral Finances dans le délai fixé par le Roi. <p>Seules les bornes de recharge qui peuvent être digitalemement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge</p>

et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs, sont prises en considération pour cette déduction majorée. Le protocole standardisé mentionné plus haut doit être soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développé pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge.

Le montant déductible par période imposable est obtenu en majorant, selon le cas, de 100 p.c. ou de 50 p.c. le montant normal des amortissements de cette période.

Dans le cadre de la notification visée à l'alinéa 3, deuxième tiret, le contribuable autorise le Service Public Fédéral Finances à faire répertorier la borne de recharge sur le site internet de l'Observatoire européen des carburants alternatifs (eafo.eu). Le Roi détermine la forme de la notification visée à l'alinéa 3, deuxième tiret et les données qu'elle contient, ainsi que la manière dont le consentement susmentionné est accordé.

Les amortissements qui, conformément à l'alinéa 5, sont pris en considération au-delà de la valeur d'investissement ou de revient des bornes de recharges visées à l'alinéa 1er, n'entrent pas en compte pour la détermination des plus-values ou moins-values ultérieures afférentes à ces bornes.

<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : ex.d'imp 2021)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: ex.d'imp 2022)</u>
----------------------	---	--

Art. 66, § 1^{er} à 3, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 66, § 1^{er} à 3, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 66, § 1^{er} à 3, du Code des impôts sur les revenus 1992
<p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes :</p> <p>1° 40 p.c. s'ils émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre, ou plus, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules;</p> <p>2° un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90.</p> <p>Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. Il est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5. Il s'élève à un</p>	<p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes :</p> <p>1° 40 p.c. s'ils émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre, ou plus, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules;</p> <p>2° un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90.</p> <p>Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. Il est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5. Il s'élève à un</p>	<p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes :</p> <p>1° 40 p.c. s'ils émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre, ou plus, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules;</p> <p>2° un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90.</p> <p>Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. Il est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5. Il s'élève à un</p>

minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1er janvier 2018.

minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1er janvier 2018.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65

est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10₁, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les moins-values relatives aux véhicules visés à ce même alinéa ne sont seulement déductibles en tant que frais professionnels qu'à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements

minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1er janvier 2018.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65

est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les moins-values relatives aux véhicules visés à ce même alinéa ne sont seulement déductibles en tant que frais professionnels qu'à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements

comptables pour les périodes imposables correspondantes.	comptables pour les périodes imposables correspondantes.	comptables pour les périodes imposables correspondantes.
Le Roi peut déterminer ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.	Le Roi peut déterminer ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.	Le Roi peut déterminer ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.
Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 3 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.	L'alinéa 3 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1er janvier 2018.	L'alinéa 3 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1er janvier 2018.
§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :	§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :	§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :
1° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur et sont exemptés à ce titre de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ;	1° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur et sont exemptés à ce titre de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ;	1° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à un service de taxis ou à la location avec chauffeur et sont exemptés à ce titre de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles ;
2° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à l'enseignement pratique dans des écoles de conduite agréées et qui sont spécialement équipés à cet effet ;	2° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à l'enseignement pratique dans des écoles de conduite agréées et qui sont spécialement équipés à cet effet ;	2° aux véhicules qui sont affectés exclusivement à l'enseignement pratique dans des écoles de conduite agréées et qui sont spécialement équipés à cet effet ;
3° aux véhicules qui sont donnés exclusivement en location à des tiers ;	3° aux véhicules qui sont donnés exclusivement en location à des tiers ;	3° aux véhicules qui sont donnés exclusivement en location à des tiers ;

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

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

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

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

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

5° aux frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques.

§ 3. Les frais visés au paragraphe 1er, comprennent :

1° les frais afférents aux véhicules visés au paragraphe 2, 1° et 3°, qui appartiennent à des tiers et qui sont exposés par l'utilisateur final desdits véhicules ;

2° le montant des frais visés au présent article qui sont remboursés à des tiers ;

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 du tiers et à concurrence de l'intervention personnelle du tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.

<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2023)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2025)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2026)</u>
<p>Art. 66, § 1er, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles que dans les limites suivantes :</p> <p>1° 40 p.c. s'ils émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre, ou plus, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules :</p> <p>2° un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.</p> <p><u>Pour les véhicules acquis avant le 1er juillet 2023, le taux détermine</u></p>	<p>Art. 66 du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.</p> <p>1° 40 p.c. s'ils émettent 200 grammes de CO2 par kilomètre, ou plus, ou si aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules :</p> <p>2° un taux déterminé par la formule suivante, dans les autres cas : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.</p> <p><u>Pour les véhicules acquis avant le 1er juillet 2023, le taux détermine</u></p>	<p>Art. 66 du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2.</p>

supérieur à 100 p.c. Il est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5. Il s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1er janvier 2018.

conformément à l'alinéa 1er, 2°, ne peut être inférieur à 50 p.c., ni supérieur à 100 p.c. et s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2018.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1er juillet 2023 jusqu'au 31 décembre 2025, la formule visée à l'alinéa 1er, 2°, est, par dérogation à l'alinéa 1er, aussi appliquée pour les véhicules visés à l'alinéa 1er, 1°, et le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, 2°, ne peut être supérieur à 75 p.C., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO2. Pour les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO2 n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules, le taux est égal à 0 p.c.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO2 par kilomètre, l'émission de grammes de CO2 visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. Si l'il n'existe pas de véhicule

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO2 par kilomètre, l'émission de grammes de CO2 visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule

correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, 2^e, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les moins-values relatives aux véhicules visés à ce même alinéa ne sont seulement déductibles en tant que frais professionnels qu'à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.

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

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux,

correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er} 2^e, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'une véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les moins-values relatives aux véhicules visés à ce même alinéa ne sont seulement déductibles en tant que frais professionnels qu'à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.

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

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux,

jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 3 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

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

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

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

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

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

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

5° aux frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques.

jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'**alinéa 4 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.**

L'alinéa 4 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1er janvier 2018.

§ 2. Le § 1er ne s'applique pas :

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

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

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

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

5° aux frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} du présent article et l'article 550 ne s'appliquent pas :

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

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

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

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

5° aux frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques.

<p>§ 3. Les frais visés au paragraphe 1er, comprennent :</p> <p>1° les frais afférents aux véhicules visés au paragraphe 2, 1° et 3°, qui appartiennent à des tiers et qui sont exposés par l'utilisateur final desdits véhicules ;</p> <p>2° le montant des frais visés au présent article qui sont remboursés à des tiers ;</p> <p>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 du dit tiers et à concurrence de l'intervention personnelle dudit tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.</p>	<p>§ 3. Les frais visés au paragraphe 1er du présent article et à l'article 550 comprennent :</p> <p>1° les frais afférents aux véhicules visés au paragraphe 2, 1° et 3°, qui appartiennent à des tiers et qui sont exposés par l'utilisateur final desdits véhicules ;</p> <p>2° le montant des frais visés au présent article qui sont remboursés à des tiers ;</p> <p>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 du dit tiers et à concurrence de l'intervention personnelle dudit tiers pour l'utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.</p>	<p>§ 4. Par dérogation au paragraphe 1er du présent article et à l'article 550, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen d'un véhicule visé dans cette disposition, sont fixés forfaitairement à 0,15 EUR par kilomètre parcouru. La présente dérogation n'est pas applicable aux véhicules qui sont exonérés de la taxe de circulation conformément à l'article 5, § 1er, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.</p> <p>§ 4. Par dérogation au § 1er, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen d'un véhicule visé dans cette disposition, sont fixés forfaitairement à 0,15 EUR par kilomètre parcouru. La présente dérogation n'est pas applicable aux véhicules qui sont exonérés de la taxe de circulation conformément à l'article 5, § 1er, 3°, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus.</p>
---	--	--

déductibles conformément au paragraphe 1er.

<p>§ 5. Le montant forfaitaire fixé au § 4 peut exclusivement être accordé au contribuable lorsque le véhicule en question :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° soit est sa propriété ; 2° soit est immatriculé à son nom auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules ; 3° soit est mis à sa disposition de façon permanente ou habituelle en vertu d'un contrat de location ou de leasing ; 4° soit appartient à son employeur ou à sa société et que l'avantage éventuel découlant de l'utilisation de ce véhicule est taxé dans son chef. 	<p>§ 5. Le montant forfaitaire fixé au § 4 peut exclusivement être accordé au contribuable lorsque le véhicule en question :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° soit est sa propriété ; 2° soit est immatriculé à son nom auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules ; 3° soit est mis à sa disposition de façon permanente ou habituelle en vertu d'un contrat de location ou de leasing ; 4° soit appartient à son employeur ou à sa société et que l'avantage éventuel découlant de l'utilisation de ce véhicule est taxé dans son chef. 	<p>Dans les cas visés à l'alinéa 1er, 1° à 3°, le forfait peut être accordé au conjoint ou à un enfant du contribuable, lorsque ce conjoint ou cet enfant utilise le véhicule pour le déplacement visé au § 4, étant toutefois entendu que le forfait ne peut être accordé qu'à un seul contribuable pour ce qui concerne le trajet effectué en commun.</p> <p>Dans les cas visés à l'alinéa 1er, 4°, ce forfait ne peut être supérieur à l'éventuel avantage résultant de l'utilisation de ce véhicule imposé dans le chef du contribuable, le cas</p>
---	---	---

<p>échéant majoré de l'intervention visée à l'article 36, § 2, dernier alinéa.</p>	<p>contribuable, le cas échéant majoré de l'intervention visée à l'article 36, § 2, dernier alinéa.</p>	<p>échéant majoré de l'intervention visée à l'article 36, § 2, dernier alinéa.</p>
<p><u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2026)</u></p>	<p><u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2027)</u></p>	<p><u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2028)</u></p>
<p>Art. 66, § 1er, du Code des impôts sur les revenus 1992</p>	<p>Art. 66, § 1er, du Code des impôts sur les revenus 1992</p>	<p>Art. 66, § 1er, du Code des impôts sur les revenus 1992</p>

Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2029)	Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2030)	Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur: 1/01/2031)
<p>Art. 66, § 1er, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, auquel cas le taux de déductibilité est porté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2027 ; - 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029. 	<p>Art. 66, § 1^{er} et 6, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, auquel cas le taux de déductibilité est porté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2027 ; - 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ; 	<p>Art. 66, § 1^{er} et 6, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>§ 1er. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont pas déductibles, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, auquel cas le taux de déductibilité est porté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2027 ; - 95 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 90 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 82,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ;

- 75 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location en 2030 ;

- **67,5 p.c. s'il concerne un véhicule qui est acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2031.**

...

§ 6. Les frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques qui sont achetées, prises en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2030 ne sont déductibles qu'à concurrence de 75 p.c.

§ 6. Les frais afférents à des bornes de recharge pour véhicules électriques qui sont achetées, prises en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2030 ne sont déductibles qu'à concurrence de 75 p.c.

Texte de base**Art. 69, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992**

§ 1er. La déduction pour investissement est opérée sur les bénéfices ou profits de la période imposable au cours de laquelle les immobilisations ont été acquises ou constituées, et est déterminée comme suit :

1° le pourcentage de base de la déduction est fixé à 8 p.c.; Toutefois, pour les immobilisations acquises ou constituées entre le 1er janvier 2018 et le 31 décembre 2019, le pourcentage de base de la déduction est fixé à 20 p.c. Pour les immobilisations acquises ou constituées entre le 12 mars 2020 et le 31 décembre 2022, le pourcentage de base de la déduction est fixé à 25 p.c.

2° par dérogation au 1°, dans les cas énumérés ci-dessous, le pourcentage de base de la déduction est égal à l'augmentation, exprimée en pourcent, de la moyenne des indices des prix à la consommation du Royaume de la pénultième année précédent celle dont le millésime désigne l'exercice d'imposition auquel est rattachée la période imposable au cours de laquelle l'investissement est effectué, par rapport à la moyenne des indices des prix à la consommation de l'année précédente, arrondie à l'unité supérieure ou inférieure selon que la fraction atteint ou non 50 p.c., et majorée de 1,5 point, sans que le pourcentage ainsi obtenu puisse être inférieur à 3,5 p.c. ou supérieur à 10,5 p.c. Ce pourcentage de base est majoré de 10 points en ce qui concerne :

- a) les brevets (1) ;
- b) les immobilisations qui tendent à promouvoir la recherche et le développement de produits nouveaux et de technologies avancées n'ayant pas d'effets sur l'environnement ou visant à minimiser les effets négatifs sur l'environnement ;
- c) les immobilisations qui tendent à une utilisation plus rationnelle de l'énergie, à

Texte de base adapté suivant le projet de loi**Art. 69, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992**

§ 1er. La déduction pour investissement est opérée sur les bénéfices ou profits de la période imposable au cours de laquelle les immobilisations ont été acquises ou constituées, et est déterminée comme suit :

1° le pourcentage de base de la déduction est fixé à 8 p.c.; Toutefois, pour les immobilisations acquises ou constituées entre le 1er janvier 2018 et le 31 décembre 2019, le pourcentage de base de la déduction est fixé à 20 p.c. Pour les immobilisations acquises ou constituées entre le 12 mars 2020 et le 31 décembre 2022, le pourcentage de base de la déduction est fixé à 25 p.c.

2° par dérogation au 1°, dans les cas énumérés ci-dessous, le pourcentage de base de la déduction est égal à l'augmentation, exprimée en pourcent, de la moyenne des indices des prix à la consommation du Royaume de la pénultième année précédent celle dont le millésime désigne l'exercice d'imposition auquel est rattachée la période imposable au cours de laquelle l'investissement est effectué, par rapport à la moyenne des indices des prix à la consommation de l'année précédente, arrondie à l'unité supérieure ou inférieure selon que la fraction atteint ou non 50 p.c., et majorée de 1,5 point, sans que le pourcentage ainsi obtenu puisse être inférieur à 3,5 p.c. ou supérieur à 10,5 p.c. Ce pourcentage de base est majoré de 10 points en ce qui concerne :

- a) les brevets (1) ;
- b) les immobilisations qui tendent à promouvoir la recherche et le développement de produits nouveaux et de technologies avancées n'ayant pas d'effets sur l'environnement ou visant à minimiser les effets négatifs sur l'environnement ;
- c) les immobilisations qui tendent à une utilisation plus rationnelle de l'énergie, à

l'amélioration des processus industriels au point de vue énergétique et, plus spécialement, à la récupération d'énergie dans l'industrie ;

d) un système d'extraction ou d'épuration d'air installé dans un fumoir d'un établissement horeca ;

e) ...

f) les immobilisations en actifs numériques visant à intégrer et exploiter des systèmes de paiement et de facturation digitaux et les systèmes qui tendent à la sécurisation de la technologie de l'information et de la communication;

3° le pourcentage de base visé au 2° est majoré de 17 points en ce qui concerne les immobilisations corporelles qui tendent à la sécurisation des locaux professionnels et de leur contenu et des véhicules d'entreprise visés à l'article 44bis, § 1er, alinéa 3.(1).

Le Roi peut, lorsque les circonstances économiques le justifient, majorer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le pourcentage de base.

Le Roi saisira la Chambre des représentants immédiatement si elle est réunie, sinon dès l'ouverture de sa plus prochaine session, d'un projet de loi de confirmation des arrêtés pris

l'amélioration des processus industriels au point de vue énergétique et, plus spécialement, à la récupération d'énergie dans l'industrie ;

d) een rookafzuigsysteem of een verluchtingssysteem die wordt geïnstalleerd in de rookkamer van een horeca-inrichting ;

e) les camions sans émission carbone et l'infrastructure de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise, et l'infrastructure de recharge électrique relative aux camions sans émission carbone ;

f) les immobilisations en actifs numériques visant à intégrer et exploiter des systèmes de paiement et de facturation digitaux et les systèmes qui tendent à la sécurisation de la technologie de l'information et de la communication;

3° le pourcentage de base visé au 2° est majoré de 17 points en ce qui concerne les immobilisations corporelles qui tendent à la sécurisation des locaux professionnels et de leur contenu et des véhicules d'entreprise visés à l'article 44bis, § 1er, alinéa 3.(1).

4° le pourcentage applicable pour les immobilisations visées au 2°, e), est majoré de :

- 21,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2023 ;
- 16 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2024 ;
- 10,5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2025 ;
- 5 points pour les immobilisations acquises ou constituées en 2026.

Le Roi peut, lorsque les circonstances économiques le justifient, majorer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, le pourcentage de base.

Le Roi saisira la Chambre des représentants immédiatement si elle est réunie, sinon dès l'ouverture de sa plus prochaine session, d'un projet de loi de confirmation des arrêtés pris

en exécution de l'alinéa 2. Lesdits arrêtés sont censés ne pas avoir produit leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les 12 mois de la date de leur publication au Moniteur belge.

Pour l'application de l'alinéa 1er, 2°, d, on entend par établissement Horeca : tout lieu ou local accessible au public, quelles que soient les conditions d'accès, dont l'activité principale et permanente consiste à préparer et/ou servir des repas et/ou des boissons pour consommation sur place ou non, et ce même gratuitement.

La déduction visée à l'alinéa 1er, 2°, f), ne s'applique qu'aux personnes physiques qui satisfont mutatis mutandis aux critères de l'article 1:24, §§ 1er à 6, du Code des sociétés et des associations pour l'exercice d'imposition afférent à la période imposable au cours de laquelle les immobilisations sont acquises ou constituées.

en exécution de l'alinéa 2. Lesdits arrêtés sont censés ne pas avoir produit leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les 12 mois de la date de leur publication au Moniteur belge.

Pour l'application de l'alinéa 1er, 2°, d, on entend par établissement Horeca : tout lieu ou local accessible au public, quelles que soient les conditions d'accès, dont l'activité principale et permanente consiste à préparer et/ou servir des repas et/ou des boissons pour consommation sur place ou non, et ce même gratuitement.

La déduction visée à l'alinéa 1er, 2°, f), ne s'applique qu'aux personnes physiques qui satisfont mutatis mutandis aux critères de l'article 1:24, §§ 1er à 6, du Code des sociétés et des associations pour l'exercice d'imposition afférent à la période imposable au cours de laquelle les immobilisations sont acquises ou constituées.

La déduction visée à l'alinéa 1^{er}, 2^o, e), est limitée à 60 millions d'euros, 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.

Le contribuable ne peut bénéficier de la déduction visée à l'alinéa 1^{er}, 2^o, e), que lorsque :

- il n'a pas d'arriérés de dettes auprès de l'Office national de Sécurité sociale ;
- il ne pouvait pas être considéré comme une entreprise en difficulté au dernier jour de la période imposable au cours de laquelle les immobilisations ont été acquises ou constituées ;
- il n'a pas reçu d'ordre de récupération suite à une décision de la Commission déclarant une aide octroyée par la Belgique illégale et incompatible avec le marché intérieur ;
- aucune aide régionale n'a été demandée pour ces immobilisations, sauf si le

régime d'aide régionale garantit que le cumul des aides fédérales et régionales n'a pas pour effet que l'intensité maximale de l'aide visée à l'article 36 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, et le seuil visé à l'article 4, alinéa 1^{er}, s), du même Règlement, soient dépassés.

Sous-section Ilvicies bis - Réduction d'impôt pour les dépenses exposées pour l'installation d'une borne de recharge

Art. 145⁵⁰ du Code des impôts sur les revenus 1992 (nouveau)

Art. 145⁵⁰. § 1er. Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses qui sont effectivement payées par le contribuable pendant la période imposable pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques dans ou à proximité immédiate de l'habitation où le contribuable a établi son domicile au 1er janvier de l'exercice d'imposition.

Les dépenses visées à l'alinéa 1er comprennent les dépenses pour l'achat à l'état neuf d'une borne de recharge et son installation, ainsi que les dépenses pour le contrôle de cette installation.

Les dépenses visées à l'alinéa 1er doivent être payées au cours de la période allant du 1er septembre 2021 jusqu'au 31 août 2024 inclus.

La réduction d'impôt est accordée lorsqu'il est satisfait simultanément aux conditions suivantes :

1^o la borne de recharge peut être numériquement connectée, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de

recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs. Le protocole standardisé mentionné plus haut est soit de type OCPP, soit un protocole propre dont la description est reprise dans les documents techniques de la borne de recharge, soit d'un autre standard international développée pour cette connexion. Le type de connexion est mentionné dans les spécifications techniques de la borne de recharge ;

2° la borne de recharge utilise uniquement de l'électricité qui est fournie sur la base d'un contrat avec un fournisseur d'électricité qui s'engage à ne fournir que de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, ou qui est produite sur place au moyen de sources d'énergies renouvelables ;

3° l'installation est approuvée par un organisme de contrôle agréé ;

4° le contribuable n'a pas postulé la réduction d'impôt pour une période imposable antérieure.

La condition visée à l'alinéa 4, 2°, doit être remplie le 1^{er} janvier de l'exercice d'imposition lié à la période imposable pendant laquelle les dépenses visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

La réduction d'impôt n'est pas applicable aux dépenses :

1° qui sont prises en considération à titre de frais professionnels réels ;

2° qui donnent droit à la déduction pour investissement visée à l'article 69 ;

3° qui sont remboursées par l'employeur du contribuable ou la personne morale dont il est dirigeant d'entreprise au titre de dépenses propres à l'employeur ou à la personne morale.

§ 2. Le montant pour lequel la réduction d'impôt est octroyée ne peut excéder 1.500 euros par borne de recharge et par contribuable. Ce montant n'est pas indexé conformément à l'article 178.

La réduction d'impôt est égale à :

- 45 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2021 ou 2022 ;
- 30 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2023 ;
- 15 p.c. des dépenses à prendre en considération payées en 2024.

Lorsqu'une imposition commune est établie, la réduction d'impôt est répartie proportionnellement en fonction du revenu imposé conformément à l'article 130 de chaque conjoint dans l'ensemble des revenus des deux conjoints imposés conformément à l'article 130.

§ 3. Le contribuable tient les documents suivants à la disposition de l'administration :

- 1° les factures pour les dépenses visées au paragraphe 1er, alinéa 2 ;
- 2° la preuve du paiement des dépenses susvisées ;
- 3° les documents probants permettant d'établir que la borne de recharge répond aux conditions visées au paragraphe 1er, alinéa 4, 1° et 2° ;
- 4° l'attestation délivrée dans le cadre de l'inspection visée au paragraphe 1er, alinéa 4, 3°.

La facture pour l'installation de la borne de recharge indique l'adresse où la borne de recharge est installée.

Art. 171, 5° et 6°, du Code des impôts sur les revenus 1992

Par dérogation aux articles 130 à 145 et 146 à 156, sont imposables distinctement, sauf si l'impôt ainsi calculé, majoré de l'impôt État afférent aux autres revenus, est supérieur à l'impôt calculé conformément aux articles précités et afférent aux revenus visés aux articles 17, § 1er, 1° à 3° et 90, alinéa 1er, 6° et 9°, et aux plus-values sur valeurs et

Art. 171, 5° et 6°, du Code des impôts sur les revenus 1992

Par dérogation aux articles 130 à 145 et 146 à 156, sont imposables distinctement, sauf si l'impôt ainsi calculé, majoré de l'impôt État afférent aux autres revenus, est supérieur à l'impôt calculé conformément aux articles précités et afférent aux revenus visés aux articles 17, § 1er, 1° à 3° et 90, alinéa 1er, 6° et 9°, et aux plus-values sur valeurs et

titres mobiliers imposables sur base de l'article 90, alinéa 1er, 1°, majoré de l'impôt État afférent à l'ensemble des autres revenus imposables :

...

5° au taux moyen afférent à l'ensemble des revenus imposables de la dernière année antérieure pendant laquelle le contribuable a eu douze mois de revenus professionnels imposables qui est déterminé sur base de l'impôt dû en application des articles 130 à 145 et 146 à 154, diminué des réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis :

...

6° au taux afférent à l'ensemble des autres revenus imposables qui est déterminé sur base de l'impôt dû en application des articles 130 à 145 et 146 à 154, diminué des réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis :

...

Art. 178/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 1er. Les réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ et 154bis, sont imputées sur l'impôt État réduit afférent aux revenus qui sont imposés conformément à l'article 130 et sur l'impôt afférent aux revenus visés aux articles 17, § 1er, 1° à 3°, et 90, alinéa 1er, 6° et 9°, et aux plus-values sur valeurs et titres mobiliers imposables sur base de l'article 90, alinéa 1er, 1°, lorsqu'ils sont imposés conformément à l'article 130.

Art. 198bis, du Code des impôts sur les revenus 1992

Le minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation des véhicules acquis avant le 1er

titres mobiliers imposables sur base de l'article 90, alinéa 1er, 1°, majoré de l'impôt État afférent à l'ensemble des autres revenus imposables :

...

5° au taux moyen afférent à l'ensemble des revenus imposables de la dernière année antérieure pendant laquelle le contribuable a eu douze mois de revenus professionnels imposables qui est déterminé sur base de l'impôt dû en application des articles 130 à 145 et 146 à 154, diminué des réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis :

...

6° au taux afférent à l'ensemble des autres revenus imposables qui est déterminé sur base de l'impôt dû en application des articles 130 à 145 et 146 à 154, diminué des réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis :

...

Art. 178/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 1er. Les réductions d'impôt visées aux articles 145¹ à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸ à 145⁵⁰ et 154bis, sont imputées sur l'impôt État réduit afférent aux revenus qui sont imposés conformément à l'article 130 et sur l'impôt afférent aux revenus visés aux articles 17, § 1er, 1° à 3°, et 90, alinéa 1er, 6° et 9°, et aux plus-values sur valeurs et titres mobiliers imposables sur base de l'article 90, alinéa 1er, 1°, lorsqu'ils sont imposés conformément à l'article 130.

Art. 198bis, du Code des impôts sur les revenus 1992

L'article 550, alinéa 3, n'est pas applicable.

janvier 2018 prévu à l'article 66, § 1er, alinéa 2, n'est pas applicable.

<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2026)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2027)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2028)</u>
Art. 223, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 Les personnes morales visées à l'article 220, 2° et 3°, sont également imposables à raison : 1° des dépenses visées aux articles 57 et 195, § 1er, alinéa 1er, et des avantages de toute nature visés aux articles 31, alinéa 2, 2°, et 32, alinéa 2, 2°, qui ne sont pas justifiés par des fiches individuelles et un relevé récapitulatif ; 2° des cotisations et primes visées à l'article 52, 3°, b, et 195, § 2, dans la mesure où elles ne satisfont pas, soit à la limite prévue par l'article 53, 22°, soit aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et à la condition de régularité visée à l'article 195, § 1er, alinéa 2, en ce qui concerne les primes visées à l'article 195, § 2, des pensions, rentes et autres allocations en tenant lieu visées à l'article 52,	Art. 223, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 Les personnes morales visées à l'article 220, 2° et 3°, sont également imposables à raison : 1° des dépenses visées aux articles 57 et 195, § 1er, alinéa 1er, et des avantages de toute nature visés aux articles 31, alinéa 2, 2°, et 32, alinéa 2, 2°, qui ne sont pas justifiés par des fiches individuelles et un relevé récapitulatif ; 2° des cotisations et primes visées à l'article 52, 3°, b, et 195, § 2, dans la mesure où elles ne satisfont pas, soit à la limite prévue par l'article 53, 22°, soit aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et à la condition de régularité visée à l'article 195, § 1er, alinéa 2, en ce qui concerne les primes visées à l'article 195, § 2, des pensions, rentes et autres allocations en tenant lieu visées à l'article 52,	Art. 223, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 Les personnes morales visées à l'article 220, 2° et 3°, sont également imposables à raison : 1° des dépenses visées aux articles 57 et 195, § 1er, alinéa 1er, et des avantages de toute nature visés aux articles 31, alinéa 2, 2°, et 32, alinéa 2, 2°, qui ne sont pas justifiés par des fiches individuelles et un relevé récapitulatif ; 2° des cotisations et primes visées à l'article 52, 3°, b, et 195, § 2, dans la mesure où elles ne satisfont pas, soit à la limite prévue par l'article 53, 22°, soit aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et à la condition de régularité visée à l'article 195, § 1er, alinéa 2, en ce qui concerne les primes visées à l'article 195, § 2, des pensions, rentes et autres allocations en tenant lieu visées à l'article 52,	Art. 223, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 Les personnes morales visées à l'article 220, 2° et 3°, sont également imposables à raison : 1° des dépenses visées aux articles 57 et 195, § 1er, alinéa 1er, et des avantages de toute nature visés aux articles 31, alinéa 2, 2°, et 32, alinéa 2, 2°, qui ne sont pas justifiés par des fiches individuelles et un relevé récapitulatif ; 2° des cotisations et primes visées à l'article 52, 3°, b, et 195, § 2, dans la mesure où elles ne satisfont pas, soit à la limite prévue par l'article 53, 22°, soit aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et à la condition de régularité visée à l'article 195, § 1er, alinéa 2, en ce qui concerne les primes visées à l'article 195, § 2, des pensions, rentes et autres allocations en tenant lieu visées à l'article 52,

		5°, dans la mesure où elles ne satisfont pas aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et des capitaux visés à l'article 53, 23° ;	5°, dans la mesure où elles ne satisfont pas aux conditions et à la limite prévues par l'article 59 et des capitaux visés à l'article 53, 23° ;
		3° des avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 53, 24° ;	3° des avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 53, 24° ;
		4° d'un montant équivalant à 17 % du montant tel que déterminé conformément à l'article 36, § 2, alinéas 1er à 9, lorsque des véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non à des fins personnelles;	4° d'un montant équivalant à 17 % du montant tel que déterminé conformément à l'article 36, § 2, alinéas 1er à 9, lorsque des véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non à des fins personnelles;
		5° par dérogation au 4°, d'un montant équivalant à 40 % du montant tel que déterminé conformément à l'article 36, § 2, alinéas 1er à 9, lorsque des véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non, à des fins personnelles et que les frais de carburant liés à cette utilisation personnelle sont, en tout ou en partie, pris en charge par la personne morale ;	5° par dérogation au 4°, d'un montant équivalant à 40 % du montant tel que déterminé conformément à l'article 36, § 2, alinéas 1er à 9, lorsque des véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non, à des fins personnelles et que les frais de carburant liés à cette utilisation personnelle sont, en tout ou en partie, pris en charge par la personne morale ;

6° les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65,

pris en leasing ou en location à partir du 1er janvier.	achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1er janvier ; 7° d'un montant équivalent à 5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.	achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1er janvier ; 7° d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 : - 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.	Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2030)	Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2031)
Art. 223, alinéa 1^{er}, 7^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 223, alinéa 1^{er}, 7^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 223, alinéa 1^{er}, 7^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 223, alinéa 1^{er}, 7^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 223, alinéa 1^{er}, 7^e, du Code des impôts sur les revenus 1992

...
7° d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à
7° d'un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à

	<p>l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029. - 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030. 	<p>l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ; - 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030 ; 	<p>l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ; - 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ; - 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ; - 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030 ;
	<p>Texte de base</p> <p><u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2026)</u></p>	<p>Art. 225, alinéa 2, 5°, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>...</p>	<p>Art. 225, alinéa 2, 5°, du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>...</p>
			<p>5° au taux visé à l'article 215, alinéa 1er, sur les cotisations, primes, pensions, rentes et allocations visées à l'article 223, alinéa 1er, 2°, sur les avantages financiers ou de toute</p>

<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2026)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2027)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2028)</u>
Art. 234, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 En ce qui concerne les contribuables visés à l'article 227, 3°, l'impôt est établi : ...	Art. 234, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 En ce qui concerne les contribuables visés à l'article 227, 3°, l'impôt est établi : ...	Art. 234, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 En ce qui concerne les contribuables visés à l'article 227, 3°, l'impôt est établi : ...	Art. 234, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 En ce qui concerne les contribuables visés à l'article 227, 3°, l'impôt est établi : ...
nature visés à l'article 223, alinéa 1er, 3°, et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4° et 5° ;	nature visés à l'article 223, alinéa 1er, 3°, sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4° et 5°, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1er, 6° ;	nature visés à l'article 223, alinéa 1er, 3°, sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4° et 5°, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1er, 6° ;	nature visés à l'article 223, alinéa 1er, 3°, sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4°, 5° et 7°, et sur les frais visés à l'article 223, alinéa 1er, 6° ;

véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non, à des fins personnelles et que les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle sont, en tout ou en partie, pris en charge par la personne morale ;

8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂ ;

9° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂ ;

5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 qui n'émettent pas de CO₂ et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.

8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂ ;

- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;

- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028.

véhicules visés à l'article 65, sont mis à disposition, gratuitement ou non, à des fins personnelles et que les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle sont, en tout ou en partie, pris en charge par la personne morale.

8° sur les frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, achetés, pris en leasing ou location à partir du 1^{er} janvier 2026, sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂.

5 p.c. des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 qui n'émettent pas de CO₂ et qui sont achetés, pris en leasing ou en location en 2027.

<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/20298)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2030)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2031)</u>
Art. 234, alinéa 1^{er}, 9^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 234, alinéa 1^{er}, 9^e, du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 234, alinéa 1^{er}, 9^e, du Code des impôts sur les revenus 1992
...
9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :	9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :	9° sur un montant équivalent au pourcentage visé ci-dessous des frais afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui n'émettent pas de CO2 :
- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;	- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;	- 5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2027 ;
- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ;	- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ;	- 10 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2028 ;
- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029.	- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ;	- 17,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2029 ;
		- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030.
		- 25 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location en 2030 ;
		- 32,5 p.c. s'il concerne un véhicule acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1 ^{er} janvier 2031.

Texte de base**Art. 243/1, phrase liminaire, du Code des impôts sur les revenus 1992**

Lorsque le contribuable a obtenu ou recueilli des revenus professionnels imposables en Belgique qui s'élèvent au moins à 75 p.c. du total de ses revenus professionnels obtenus ou recueillis pendant la période imposable de sources belge et étrangère, les articles 86 à 89 sont, par dérogation à l'article 243, applicables et l'impôt est calculé conformément aux articles 25/1, 27/1, 31ter, § 2, 130 à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, 145⁴⁸, 146 à 154bis, 157 à 169, et 171 à 178/1, étant entendu que:

...

Texte de base adapté au projet de loi**Art. 243/1, phrase liminaire, du Code des impôts sur les revenus 1992**

Lorsque le contribuable a obtenu ou recueilli des revenus professionnels imposables en Belgique qui s'élèvent au moins à 75 p.c. du total de ses revenus professionnels obtenus ou recueillis pendant la période imposable de sources belge et étrangère, les articles 86 à 89 sont, par dérogation à l'article 243, applicables et l'impôt est calculé conformément aux articles 25/1, 27/1, 31ter, § 2, 130 à 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² à 145³⁵, **145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 à 154bis**, 157 à 169, et 171 à 178/1, étant entendu que:

...

<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2026)</u>	<u>Texte de base adapté au projet de loi (en vigueur : 1/01/2027)</u>
<p>Art. 247 du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>Dans les cas visés à l'article 234 l'impôt est calculé :</p> <p>1° au taux de 20 p.c. en ce qui concerne les revenus visés à l'article 234, alinéa 1er, 1° et 2° ;</p> <p>2° au taux prévu à l'article 215, alinéa 1er, en ce qui concerne les cotisations, pensions, rentes et allocations visées à l'article 234, alinéa 1er, 3°, les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, alinéa 1er, 5°, <u>et les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6[°] et 7[°]</u>, et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8° ;</p> <p>3° au taux de 100 p.c. en ce qui concerne les dépenses non justifiées et les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, 4°, sauf si on peut établir que le bénéficiaire de ces frais ou avantages est une personne morale auquel cas cette cotisation est égale à 50 p.c.</p>	<p>Art. 247 du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>Dans les cas visés à l'article 234 l'impôt est calculé :</p> <p>1° au taux de 20 p.c. en ce qui concerne les revenus visés à l'article 234, alinéa 1er, 1° et 2° ;</p> <p>2° au taux prévu à l'article 215, alinéa 1er, en ce qui concerne les cotisations, pensions, rentes et allocations visées à l'article 234, alinéa 1er, 3°, les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, alinéa 1er, 5°, <u>les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6[°] et 7[°], et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8°</u> ;</p> <p>3° au taux de 100 p.c. en ce qui concerne les dépenses non justifiées et les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, 4°, sauf si on peut établir que le bénéficiaire de ces frais ou avantages est une personne morale auquel cas cette cotisation est égale à 50 p.c.</p>	<p>Art. 247 du Code des impôts sur les revenus 1992</p> <p>Dans les cas visés à l'article 234 l'impôt est calculé :</p> <p>1° au taux de 20 p.c. en ce qui concerne les revenus visés à l'article 234, alinéa 1er, 1° et 2° ;</p> <p>2° au taux prévu à l'article 215, alinéa 1er, en ce qui concerne les cotisations, pensions, rentes et allocations visées à l'article 234, alinéa 1er, 3°, les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, alinéa 1er, 5°, <u>les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6[°] et 7[°], et les frais visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 8°</u> ;</p> <p>3° au taux de 100 p.c. en ce qui concerne les dépenses non justifiées et les avantages financiers ou de toute nature visés à l'article 234, 4°, sauf si on peut établir que le bénéficiaire de ces frais ou avantages est une personne morale auquel cas cette cotisation est égale à 50 p.c.</p>

<u>Texte de base</u>	<u>Texte de base adapté suivant le projet de loi (en vigueur.: 1/01/2026)</u>	<u>Texte de base adapté suivant le projet de loi (en vigueur.: 1/01/2027)</u>	<u>Texte de base adapté suivant le projet de loi (en vigueur.: 1/01/2028)</u>
Art. 550 du Code des impôts sur les revenus 1992 (nouveau)	Art. 550 du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 550 du Code des impôts sur les revenus 1992	Art. 550 du Code des impôts sur les revenus 1992
Art. 550. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1er, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2026, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules.	Art. 550. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1er, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} janvier 2026, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules.	Art. 550. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1er, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5 et ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un	Art. 550. Par dérogation à l'article 66, paragraphe 1er, les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, qui sont achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023, sont déductibles à un taux déterminé par la formule suivante : 120 p.c. - (0,5 p.c. * coefficient * grammes de CO2 par kilomètre), où le coefficient est fixé à 1 pour les véhicules alimentés uniquement au diesel, et à 0,95 pour les autres véhicules. Lorsque le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et que sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90. Le taux est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5 et ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un

véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, ou un véhicule pour lequel aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

(abrogé)

chiffre des centièmes atteint ou non 5.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1er juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, ou un véhicule pour lequel aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

Par dérogation à l'alinéa 1er, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou

34

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1er juillet 2023, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er ne peut être inférieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui émet 200 grammes de CO₂ par kilomètre ou plus, ou un véhicule pour lequel aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'immatriculation des Véhicules, auquel cas le taux est fixé à 40 p.c., ni supérieur à 100 p.c.

Par dérogation à l'alinéa 2, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er, s'élève à un minimum de 75 p.c. pour les frais professionnels faits ou

supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2018.

(abrogé)

supportés, afférents à l'utilisation des véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1er janvier 2018.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location entre le 1er juillet 2023 et le 31 décembre 2025, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er ne peut être supérieur à **25 p.c.** sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, et le taux est égal à 0 p.c. si aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.

Pour les véhicules achetés, pris en leasing ou en location à partir du 1er juillet 2023 jusqu'au 31 décembre 2025, le taux déterminé conformément à l'alinéa 1er ne peut être supérieur à 50 p.c., sauf si cela concerne un véhicule qui n'émet pas de CO₂, et le taux est égal à 0 p.c. si aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules.

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle

35

Lorsque le véhicule visé à l'article 65 est un véhicule hybride rechargeable visé à l'article 36, § 2, alinéa 10, qui est équipé d'une batterie électrique avec une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule ou émet plus de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, l'émission de grammes de CO₂ visée à l'alinéa 1er à prendre en considération est égale à celle

<p>considération est égale à celle du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.</p>	<p>du véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant. S'il n'existe pas de véhicule correspondant pourvu d'un moteur utilisant exclusivement le même carburant, la valeur de l'émission est multipliée par 2,5. Pour le calcul de la capacité énergétique, le résultat obtenu est arrondi au dixième supérieur ou inférieur selon que le chiffre des centièmes atteint ou non 5.</p>	<p>Par dérogation à l'article 66, § 1er, et à l'alinéa 1er du présent article, les moins-values relatives aux véhicules visés à l'alinéa 1er sont déductibles en tant que frais professionnels à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.</p>
		<p>Par dérogation à l'article 66, § 1er, et à l'alinéa 1er du présent article, les moins-values relatives aux véhicules visés à l'alinéa 1er sont déductibles en tant que frais professionnels à concurrence du rapport exprimé en pour cent entre la somme des amortissements fiscalement admis antérieurement à la vente, limité à 100 p.c. pour chaque période imposable, et la somme des amortissements comptables pour les périodes imposables correspondantes.</p>

Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.	Le Roi détermine ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant.	Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient visé à l'alinéa 1er applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l' <u>alinéa 5</u> jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.	Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient visé à l'alinéa 1er applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l' <u>alinéa 3</u> jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.	L' <u>alinéa 5</u> n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1er janvier 2018.".	L' <u>alinéa 3</u> n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1er janvier 2018.".
--	---	--	--	---	---

Texte de base**Loi-programme du 27 décembre 2004**

§ 1^{er}. Par dérogation aux articles 6 et 7 de la loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise, l'électricité et le gaz naturel sont soumis à taxation et l'accise devient exigible dans le chef du distributeur au moment de leur fourniture par ce dernier au consommateur.

La fourniture est réputée s'opérer à l'expiration de chaque période à laquelle se rapporte un décompte ou un paiement pour les fournitures de gaz naturel et d'électricité à caractère continu qui donnent lieu à des décomptes ou à des paiements successifs.

Par distributeur, il convient d'entendre la personne physique ou morale qui vend ou cède pour son propre compte ou pour compte d'autrui du gaz naturel et/ou de l'électricité.

§ 2. Une entité qui produit de l'électricité pour son propre usage est considérée comme un distributeur.

Dans cette situation, le taux d'accise à acquitter est fixé en tenant compte du raccordement de l'unité de production au réseau de transport ou de distribution dont la tension nominale est soit inférieure ou égale à 1 kV, soit supérieure à 1 kV; en l'occurrence, les taux d'accise fixés à l'article 419, k), sont d'application.

Texte de base adapté suivant le projet de loi**Loi-programme du 27 décembre 2004**

§ 1^{er}. Par dérogation aux articles 6 et 7 de la loi du 22 décembre 2009 relative au régime général d'accise, l'électricité et le gaz naturel sont soumis à taxation et l'accise devient exigible dans le chef du distributeur au moment de leur fourniture par ce dernier au consommateur.

La fourniture est réputée s'opérer à l'expiration de chaque période à laquelle se rapporte un décompte ou un paiement pour les fournitures de gaz naturel et d'électricité à caractère continu qui donnent lieu à des décomptes ou à des paiements successifs.

Par distributeur, il convient d'entendre la personne physique ou morale qui vend ou cède pour son propre compte ou pour compte d'autrui du gaz naturel et/ou de l'électricité.

§ 1/1. La livraison d'électricité pour le chargement des véhicules électriques via des bornes de recharge fait partie, pour l'application de ce chapitre, de l'électricité prise du réseau de transport ou de distribution, par l'acheteur d'électricité au point de fourniture du réseau de transport ou de distribution où la borne de recharge est raccordée. Cette livraison ne confère pas la qualité de distributeur à l'acheteur, mais bien de consommateur.

§ 2. Une entité qui produit de l'électricité pour son propre usage est considérée comme un distributeur.

Dans cette situation, le taux d'accise à acquitter est fixé en tenant compte du raccordement de l'unité de production au réseau de transport ou de distribution dont la tension nominale est soit inférieure ou égale à 1 kV, soit supérieure à 1 kV; en l'occurrence, les taux d'accise fixés à l'article 419, k), sont d'application.

Toutefois, les producteurs produisant de l'électricité pour leur propre usage à partir de produits énergétiques, sont exonérés de l'accise, pour autant que l'accise sur les produits énergétiques utilisés aient été préalablement acquittée et que le montant ainsi payé ne soit pas inférieur au montant dû sur l'électricité produite.

§ 3. Pour l'application des §§ 1^{er} et 2, le Roi est autorisé à prendre toute mesure en vue d'assurer l'exacte perception de l'accise et de régler la surveillance et le contrôle des personnes dans le chef desquelles cette accise est exigible.

§ 4. Le ministre des Finances peut, aux conditions qu'il détermine, accorder des délais pour le paiement de la cotisation sur l'énergie.

...

Art. 429

...

§ 5. 1) Le gasoil visé à l'article 419, f), i), peut bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant de 112,2917 euros par 1 000 litres à 15 °C. Ce montant est augmenté, lors de chaque augmentation du droit d'accise spécial, à concurrence du montant de cette augmentation. L'exonération du droit d'accise spécial s'effectue au moyen d'un remboursement, lorsque ce gasoil est utilisé pour:

Toutefois, les producteurs produisant de l'électricité pour leur propre usage à partir de produits énergétiques, sont exonérés de l'accise, pour autant que l'accise sur les produits énergétiques utilisés aient été préalablement acquittée et que le montant ainsi payé ne soit pas inférieur au montant dû sur l'électricité produite.

La consommation d'électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour l'application de ce paragraphe, considérée comme usage propre de l'entité qui produit de l'électricité.

§ 3. Pour l'application des §§ 1^{er} et 2, le Roi est autorisé à prendre toute mesure en vue d'assurer l'exacte perception de l'accise et de régler la surveillance et le contrôle des personnes dans le chef desquelles cette accise est exigible.

§ 4. Le ministre des Finances peut, aux conditions qu'il détermine, accorder des délais pour le paiement de la cotisation sur l'énergie.

...

Art. 429

...

§ 5. 1) **Le gasoil visé à l'article 419, f), i), peut bénéficier d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant qui est fixé comme suit :**

Au 1^{er} janvier 2023 : 245 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2024 : 244 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2025 : 243 euros par 1 000 litres à 15°C ;

Au 1^{er} janvier 2026 : 242 euros par 1 000 litres à 15°C.

L'exonération du droit d'accise spécial s'effectue au moyen d'un remboursement, lorsque ce gasoil est utilisé pour:

- a) le transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules automobiles affectés à un service de taxis; cette affectation est attestée par l'autorité communale ou régionale du ressort de l'exploitant;
- b) le transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules automobiles faisant l'objet d'une location avec chauffeur, pour autant que ces véhicules soient reconnus aptes au transport de personnes handicapées; cette reconnaissance fait l'objet d'une déclaration de conformité attestant de l'adaptation du véhicule, délivrée par le SPF Mobilité et Transports;
- c) le transport de marchandises, pour compte d'autrui ou pour compte propre, par un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes;
- d) le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2 ou M3 au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

a) le transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules automobiles affectés à un service de taxis; cette affectation est attestée par l'autorité communale ou régionale du ressort de l'exploitant;

b) le transport rémunéré de personnes au moyen de véhicules automobiles faisant l'objet d'une location avec chauffeur, pour autant que ces véhicules soient reconnus aptes au transport de personnes handicapées; cette reconnaissance fait l'objet d'une déclaration de conformité attestant de l'adaptation du véhicule, délivrée par le SPF Mobilité et Transports;

c) le transport de marchandises, pour compte d'autrui ou pour compte propre, par un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules couplés destinés exclusivement au transport de marchandises par route et ayant un poids maximum en charge autorisé égal ou supérieur à 7,5 tonnes;

d) le transport régulier ou occasionnel de passagers par un véhicule automobile de catégorie M2 ou M3 au sens de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

Coördinatie van de artikelen

Basistekst

BIJLAGE

Basistekst aangepast aan het wetsontwerp

Art. 64quater van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (nieuw)

Art. 64quater. De afschrijvingen met betrekking tot in nieuwe staat verkregen of tot stand gebrachte laadstations voor elektrische wagens die publiek toegankelijk zijn, zijn aftrekbaar:

- ten belope van 200 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022;
- ten belope van 150 pct. voor afschrijvingen met betrekking tot investeringen gedaan in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

De in het eerste lid bedoelde verhoogde aftrek is slechts van toepassing vanaf het aanslagjaar verbonden aan het belastbaar tijdperk in de loop waarvan het laadstation operationeel en publiek toegankelijk is.

Voor de toepassing van dit artikel wordt een laadstation als publiek toegankelijk beschouwd wanneer het:

- ten minste gedurende de gangbare openingstijden, dan wel sluitingstijden van de onderneming vrij toegankelijk is voor elke derde; en
- binnen de door de Koning vastgestelde termijn aangemeld is bij de Federale overheidsdienst Financiën.

Enkel laadstations die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers komen voor deze verhoogde aftrek in aanmerking. Het

bovenvermelde gestandaardiseerd protocol moet ofwel van het type OCPP zijn, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld.

Het aftrekbare bedrag per belastbaar tijdperk wordt bekomen door het normale bedrag van de afschrijvingen van dat tijdperk met, naargelang het geval, 100 pct. of 50 pct. te verhogen.

In het kader van de in het derde lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding, geeft de belastingplichtige aan de Federale Overheidsdienst Financiën de toestemming om het laadstation te laten vermelden op de webtek van het Europese observatorium voor alternatieve brandstoffen (eafo.eu). De Koning bepaalt de vorm van de in het derde lid, tweede streepje, bedoelde aanmelding en de gegevens die ze bevat evenals de manier waarop de hiervoor vermelde toestemming wordt verleend.

De afschrijvingen die overeenkomstig het vijfde lid worden aanvaard bovenop de aanschaffings- of beleggingswaarde van de in het eerste lid bedoelde laadstations, komen niet in aanmerking voor het bepalen van de latere meerwaarden en minderwaarden op die laadstations.

<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>	<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>
<u>wetsontwerp (inw.: Ai. 2021)</u>				<u>wetsontwerp (inw.: Ai. 2022)</u>			
Art. 66, § 1 tot 3, van het Wetboek van de inkomenbelastingen 1992				Art. 66, § 1 tot 3, van het Wetboek van de inkomenbelastingen 1992			
§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts binnen de volgende grenzen aftrekbaar:				§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts binnen de volgende grenzen aftrekbaar:			
1° 40 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO ₂ per kilometer of meer of indien geen gegevens met betrekking tot de CO ₂ -uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen;				1° 40 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO ₂ per kilometer of meer of indien geen gegevens met betrekking tot de CO ₂ -uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen;			
2° een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen : 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO ₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90.				2° een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen : 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO ₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90.			
Het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. Het wordt				Het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. Het wordt			

<p>afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt. Het bedraagt minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.</p>	<p>afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt. Het bedraagt minimum 75 pct. voor de gedane or gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.</p> <p>Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.</p>	<p>Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.</p> <p>In afwijking van het eerste lid zijn de minderwaarden met betrekking tot de in datzelfde lid bedoelde voertuigen slechts als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten</p>
<p>afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt. Het bedraagt minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.</p>	<p>Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.</p>	<p>In afwijking van het eerste lid zijn de minderwaarden met betrekking tot de in datzelfde lid bedoelde voertuigen slechts als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten</p>
<p>afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt. Het bedraagt minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.</p>	<p>Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.</p>	<p>In afwijking van het eerste lid zijn de minderwaarden met betrekking tot de in datzelfde lid bedoelde voertuigen slechts als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten</p>

	<p>uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</p>	<p>uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</p>	<p>De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het derde lid bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.</p> <p>Het derde lid is niet van toepassing voor de hybridevoertuigen die worden aangekocht voor 1 januari 2018.</p> <p>§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° op voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor een taxidienst of voor verhuuring met bestuurder en op grond daarvan van de verkeersbelasting op de autovoertuigen vrijgesteld zijn ; 2° op voertuigen die in erkende autorischolen uitsluitend worden gebruikt
	<p>uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</p>	<p>uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</p>	<p>De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het derde lid bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.</p> <p>Het derde lid is niet van toepassing voor de hybridevoertuigen die worden aangekocht voor 1 januari 2018.</p> <p>§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing :</p> <ul style="list-style-type: none"> 1° op voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor een taxidienst of voor verhuuring met bestuurder en op grond daarvan van de verkeersbelasting op de autovoertuigen vrijgesteld zijn ; 2° op voertuigen die in erkende autorischolen uitsluitend worden gebruikt

<p>voor praktisch onderricht en daartoe speciaal zijn uitgerust;</p> <p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld.</p>	<p>voor praktisch onderricht en daartoe speciaal zijn uitgerust;</p> <p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld;</p> <p>5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.</p>
<p>§ 3. De in § 1 vermelde beroepskosten omvatten de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in § 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen, zomede het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald.</p>	<p>§ 3. De in paragraaf 1 vermelde beroepskosten omvatten de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in paragraaf 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen, zomede het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald.</p>
<p>§ 3. De in § 1 vermelde beroepskosten omvatten de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in § 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen, zomede het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald.</p>	<p>1° de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in paragraaf 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen;</p> <p>2° het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald;</p> <p>3° de kosten van een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, met uitzondering van het bedrag dat</p>

<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2023)</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2025)</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2026)</u>
<p>Art. 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p> <p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts binnen de volgende grenzen aftrekbaar:</p> <p>1° 40 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO₂ per kilometer of meer of indien geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen;</p> <p>2° een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een</p>	<p>Art. 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p> <p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.</p> <p>1° 40 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO₂ per kilometer of meer of indien geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen;</p> <p>2° een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een</p>	<p>Art. 66 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p> <p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot.</p> <p>1° 40 pct. indien ze een uitstoot hebben van 200 gram CO₂ per kilometer of meer of indien geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen;</p> <p>2° een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule in alle andere gevallen: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO₂ per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een</p>

belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90.

Het overeenkomstige het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. Het wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt. Het bedraagt minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.

belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., noch hoger zijn dan 100 pct. en bedraagt het minimum 75 pct. voor de gedane of gedragen beroepskosten met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen.

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 wordt, in afwijking van het eerste lid, de in het eerste lid, 2°, bedoelde formule ook toegepast voor de voertuigen bedoeld in het eerste lid, 1°, en kan het overeenkomstig het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 75 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoot. Voor de voertuigen waarvan geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen bedraagt het tarief 0 pct.

Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met

<p>een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.</p>	<p>Het in het eerste lid, 2°, vastgestelde tarief kan niet hoger zijn dan 50 pct. voor wat betreft de benzine- of diesekosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig.</p>	<p>In afwijking van het eerste lid zijn de minderwaarden met betrekking tot de in datzelfde lid bedoelde voertuigen slechts als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijelperk beperkt tot 100 pct., en de som van de</p>
		<p>In afwijking van het eerste lid zijn de minderwaarden met betrekking tot de in datzelfde lid bedoelde voertuigen slechts als beroepskosten aftrekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de voor de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijelperk beperkt tot 100 pct., en de som van de</p>

<p>geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p><u>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</u></p> <p>De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vierde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.</p> <p>Het <u>derde lid</u> is niet van toepassing voor de hybridevoertuigen die worden aangekocht vóór 1 januari 2018.</p>	<p>geboekte afschrijvingen voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.</p> <p><u>De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.</u></p> <p>De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vierde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.</p> <p>Het <u>vierde lid</u> is niet van toepassing voor de hybridevoertuigen die worden aangekocht vóór 1 januari 2018.</p>
<p>§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing :</p> <p>1° op voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor een taxidienst of voor verhuizing met bestuurder en op grond daarvan van de verkeersbelasting op de autovoertuigen vrijgesteld zijn ;</p> <p>2° op voertuigen die in erkende autorischolen uitsluitend worden gebruikt voor praktisch onderricht en daartoe speciaal zijn uitgerust ;</p>	<p>§ 2. Paragraaf 1 van dit artikel en artikel 550 zijn niet van toepassing :</p> <p>1° op voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor een taxidienst of voor verhuizing met bestuurder en op grond daarvan van de verkeersbelasting op de autovoertuigen vrijgesteld zijn ;</p> <p>2° op voertuigen die in erkende autorischolen uitsluitend worden gebruikt voor praktisch onderricht en daartoe speciaal zijn uitgerust ;</p>

	<p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld;</p> <p>5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.</p> <p>§ 3. De in paragraaf 1 vermelde beroepskosten omvatten:</p>	<p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld;</p> <p>5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.</p> <p>§ 3. De in paragraaf 1 van dit artikel en in artikel 550 vermelde beroepskosten omvatten:</p>	<p>1° de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in paragraaf 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen;</p> <p>2° het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald;</p> <p>3° de kosten van een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, met uitzondering van het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard dat op naam van die derde wordt belast en de eigen bijdrage van die derde voor het persoonlijk gebruik van dat voertuig.</p> <p>§ 4. In afwijking van § 1 worden de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de</p>
	<p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld;</p> <p>5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.</p> <p>§ 3. De in paragraaf 1 vermelde beroepskosten omvatten:</p>	<p>3° op voertuigen die uitsluitend aan derden worden verhuurd;</p> <p>4° voor de kosten die aan derden worden doorgerekend, mits deze kosten uitdrukkelijk en afzonderlijk op factuur zijn vermeld;</p> <p>5° voor de kosten met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens.</p> <p>§ 3. De in paragraaf 1 van dit artikel en in artikel 550 vermelde beroepskosten omvatten:</p>	<p>1° de kosten die zijn gedaan met betrekking tot de in paragraaf 2, 1° en 3°, vermelde voertuigen die toebehoren aan derden en gedaan worden door de eindgebruiker van deze voertuigen;</p> <p>2° het bedrag van de in dit artikel vermelde kosten die aan derden worden terugbetaald;</p> <p>3° de kosten van een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, met uitzondering van het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard dat op naam van die derde wordt belast en de eigen bijdrage van die derde voor het persoonlijk gebruik van dat voertuig.</p> <p>§ 4. In afwijking van § 1 worden de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de</p>

<p>plaats van tewerkstelling met een in die bepaling vermeld voertuig voorfaitair op 0,15 EUR per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld.</p>	<p><u>plaats van tewerkstelling met een in die bepaling vermeld voertuig voorfaitair op 0,15 EUR per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld,</u></p>	<p><u>verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling met een in die bepaling vermeld voertuig voorfaitair op 0,15 EUR per afgelegde kilometer bepaald. Deze afwijking geldt niet voor voertuigen die, overeenkomstig artikel 5, § 1, 3°, van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen, van de verkeersbelasting zijn vrijgesteld, noch voor voertuigen waarvan de beroepskosten overeenkomstig paragraaf 1 niet aftrekbaar zijn.</u></p>
<p>§ 5. Het in § 4 vermelde voorfaitair bedrag mag uitsluitend worden toegekend aan de belastingplichtige indien het betrokken voertuig :</p> <p>1° hetzelfde eigendom is ;</p> <p>2° hetzelf op zijn naam is ingeschreven bij de Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen ;</p> <p>3° hetzelf door een huur- of leasingovereenkomst bestendig of gewoonlijk te zijner beschikking is ;</p> <p>4° hetzelf aan zijn werkgever of vennootschap toebehoort en het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig op zijn naam wordt belast.</p>	<p>§ 5. Het in § 4 vermelde voorfaitair bedrag mag uitsluitend worden toegekend aan de belastingplichtige indien het betrokken voertuig :</p> <p>1° hetzelf zijn eigendom is ;</p> <p>2° hetzelf op zijn naam is ingeschreven bij de Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen ;</p> <p>3° hetzelf door een huur- of leasingovereenkomst bestendig of gewoonlijk te zijner beschikking is ;</p> <p>4° hetzelf aan zijn werkgever of vennootschap toebehoort en het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig op zijn naam wordt belast.</p>	<p>In de gevallen vermeld in het eerste lid, 1° tot 3°, mag dat voorfait worden toegekend aan de</p>
		<p>In de gevallen vermeld in het eerste lid, 1° tot 3°, mag dat voorfait worden toegekend aan de</p>

<p>echtgenoot of aan een kind van de belastingplichtige indien die echtgenoot of dat kind het voertuig gebruikt voor de in § 4 vermelde verplaatsing, met dien verstande evenwel dat het forfait slechts aan één enkele belastingplichtige mag worden toegekend voor het gezamenlijk aangelegde traject.</p>	<p>echtgenoot of aan een kind van de belastingplichtige indien die echtgenoot of dat kind het voertuig gebruikt voor de in § 4 vermelde verplaatsing, met dien verstande evenwel dat het forfait slechts aan één enkele belastingplichtige mag worden toegekend voor het gezamenlijk aangelegde traject.</p>
<p>In de gevallen bedoeld in het eerste lid, 4°, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig dat op naam van de belastingplichtige wordt belast, desgevallend verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, laatste lid.</p>	<p>In de gevallen bedoeld in het eerste lid, 4°, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig dat op naam van de belastingplichtige wordt belast, desgevallend verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, laatste lid.</p>
<p>In de gevallen bedoeld in het eerste lid, 4°, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig dat op naam van de belastingplichtige wordt belast, desgevallend verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, laatste lid.</p>	<p>In de gevallen bedoeld in het eerste lid, 4°, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig dat op naam van de belastingplichtige wordt belast, desgevallend verhoogd met de bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, laatste lid.</p>

<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>	<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>
<u>wetsontwerp (inw.: 1/01/2026)</u>				<u>wetsontwerp (inw.: 1/01/2028)</u>			
Art. 66, § 1, van het Wetboek van de inkomenbelastingen 1992				Art. 66, § 1, van het Wetboek van de inkomenbelastingen 1992			
§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekenbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO ₂ uitstoort, in welk geval het tarief van de aftrekenbaarheid gebracht wordt op:				§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekenbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO ₂ uitstoort, in welk geval het tarief van de aftrekenbaarheid gebracht wordt op:			
				- 100 pct. indien het een voor 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;			
				- 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.			
				- 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;			
<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>	<u>Basistekst</u>	<u>aangepast</u>	<u>aan</u>	<u>het</u>
<u>wetsontwerp (inw.: 1/01/2029)</u>				<u>wetsontwerp (inw.: 1/01/2031)</u>			

Art. 66, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992	Art. 66, § 1 en 6, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992	Art. 66, § 1 en 6, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992
<p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoet, in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft. 	<p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoet, in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; 	<p>§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn niet aftrekbaar, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO₂ uitstoet, in welk geval het tarief van de aftrekbaarheid gebracht wordt op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 100 pct. indien het een vóór 1 januari 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 95 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 90 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 82,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 75 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft. - 75 pct. indien het een in 2030 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 67,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.
		...

§ 6. De kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2030 aangekochte, geleasede of gehuurde laadstations voor elektrische wagens zijn slechts ten belope van 75 pct. aftrekbaar.

§ 6. De kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2030 aangekochte, geleasede of gehuurde laadstations voor elektrische wagens zijn slechts ten belope van 75 pct. aftrekbaar.

§ 6. De kosten met betrekking tot vanaf 1 januari 2030 aangekochte, geleasede of gehuurde laadstations voor elektrische wagens zijn slechts ten belope van 75 pct. aftrekbaar.

Basistekst**Basistekst aangepast aan het wetsontwerp****Art. 69, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

§ 1. De investeringsaftrek komt in mindering van de winst of de baten van het belastbare tijdperk waarin de vaste activa zijn verkregen of tot stand gebracht en wordt als volgt bepaald :

1° het basispercentage van de aftrek bedraagt 8 pct.; Evenwel bedraagt het basispercentage van de aftrek 20 pct., voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht tussen 1 januari 2018 en 31 december 2019. Het basispercentage van de aftrek bedraagt 25 pct., voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht tussen 12 maart 2020 en 31 december 2022.

2° in afwijking van de bepaling onder 1°, geldt in de hierna opgesomde gevallen als basispercentage van de aftrek de percentsgewijs uitgedrukte stijging van het gemiddelde van de indexcijfers van de consumptieprijzen van het Rijk voor het voorlaatste jaar dat voorafgaat aan het jaar waarnaar het aanslagjaar wordt genoemd, waaraan het belastbare tijdperk is verbonden waarin de investering is verricht, ten opzichte van het gemiddelde van de indexcijfers van het eraan voorafgaande jaar, afferond tot de hogere of lagere eenheid naargelang de breuk al dan niet 50 pct. bedraagt, en verhoogd met 1,5 percentpunten, maar het aldus verkregen percentage mag niet minder dan 3,5 pct. noch meer dan 10,5 pct. bedragen. Dit basispercentage wordt verhoogd met 10 percentpunten met betrekking tot :

- a) de octrooien ;
- b) de vaste activa die worden gebruikt ter bevordering van het onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe producten en toekomstgerichte technologieën die geen effect hebben op het leefmilieu of die beogen het negatieve effect op het leefmilieu zoveel mogelijk te beperken ;

Art. 69, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. De investeringsaftrek komt in mindering van de winst of de baten van het belastbare tijdperk waarin de vaste activa zijn verkregen of tot stand gebracht en wordt als volgt bepaald :

1° het basispercentage van de aftrek bedraagt 8 pct.; Evenwel bedraagt het basispercentage van de aftrek 20 pct., voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht tussen 1 januari 2018 en 31 december 2019. Het basispercentage van de aftrek bedraagt 25 pct., voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht tussen 12 maart 2020 en 31 december 2022.

2° in afwijking van de bepaling onder 1°, geldt in de hierna opgesomde gevallen als basispercentage van de aftrek de percentsgewijs uitgedrukte stijging van het gemiddelde van de indexcijfers van de consumptieprijzen van het Rijk voor het voorlaatste jaar dat voorafgaat aan het jaar waarnaar het aanslagjaar wordt genoemd, waaraan het belastbare tijdperk is verbonden waarin de investering is verricht, ten opzichte van het gemiddelde van de indexcijfers van het eraan voorafgaande jaar, afferond tot de hogere of lagere eenheid naargelang de breuk al dan niet 50 pct. bedraagt, en verhoogd met 1,5 percentpunten, maar het aldus verkregen percentage mag niet minder dan 3,5 pct. noch meer dan 10,5 pct. bedragen. Dit basispercentage wordt verhoogd met 10 percentpunten met betrekking tot :

- a) de octrooien ;
- b) de vaste activa die worden gebruikt ter bevordering van het onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe producten en toekomstgerichte technologieën die geen effect hebben op het leefmilieu of die beogen het negatieve effect op het leefmilieu zoveel mogelijk te beperken ;

c) de vaste activa die dienen voor een rationeler energieverbruik, voor de verbetering van de industriële processen uit energetische overwegingen en, in het bijzonder, voor de terugwinning van energie in de industrie ;

d) een rookafzuigsysteem of een verluchtingssysteem die wordt geïnstalleerd in de rookkamer van een horeca-inrichting ;

e) ...

f) de digitale vaste activa die dienen voor de integratie en de exploitatie van digitale betalings- en factureringssystemen en de systemen die dienen voor de beveiliging van informatie- en communicatietechnologie;

3° het in de bepaling onder 2° bedoelde basispercentage wordt verhoogd met 17 percentpunten met betrekking tot de materiële vaste activa die dienen voor de beveiliging van de beroepslokalen en hun inhoud en van de in artikel 44bis, § 1, derde lid, bedoelde bedrijfsvoertuigen.

c) de vaste activa die dienen voor een rationeler energieverbruik, voor de verbetering van de industriële processen uit energetische overwegingen en, in het bijzonder, voor de terugwinning van energie in de industrie ;

d) een rookafzuigsysteem of een verluchtingssysteem die wordt geïnstalleerd in de rookkamer van een horeca-inrichting ;

e) koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene of turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur met betrekking tot koolstofemissievrije vrachtwagens;

f) de digitale vaste activa die dienen voor de integratie en de exploitatie van digitale betalings- en factureringssystemen en de systemen die dienen voor de beveiliging van informatie- en communicatietechnologie;

3° het in de bepaling onder 2° bedoelde basispercentage wordt verhoogd met 17 percentpunten met betrekking tot de materiële vaste activa die dienen voor de beveiliging van de beroepslokalen en hun inhoud en van de in artikel 44bis, § 1, derde lid, bedoelde bedrijfsvoertuigen.

4° het percentage dat van toepassing is voor de in de bepaling onder 2°, e), bedoelde vaste activa wordt verder verhoogd met:

- 21,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2023;

- 16 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2024;

- 10,5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2025;

- 5 percentpunten voor de vaste activa die zijn verkregen of tot stand gebracht in 2026.

Wanneer de economische omstandigheden zulks rechtvaardigen, kan de Koning bij een

Wanneer de economische omstandigheden zulks rechtvaardigen, kan de Koning bij een

in Ministerraad overlegd besluit het basispercentage verhogen.

De Koning zal bij de Kamer van volksvertegenwoordigers, onmiddellijk indien ze in zitting is, zo niet bij de opening van de eerstvolgende zitting, een wetsontwerp indienen tot bekraftiging van de in uitvoering van het tweede lid genomen besluiten. Deze besluiten worden geacht geen uitwerking te hebben gehad indien ze niet bij wet zijn bekraftigd binnen de 12 maanden na de datum van hun bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.

Voor de toepassing van het eerste lid, 2°, d, wordt verstaan onder horeca-inrichting : elke voor het publiek toegankelijke plaats of lokaal, ongeacht de toegangsvoorwaarden, waar de belangrijkste en permanente activiteit bestaat uit het voorbereiden en/of aanbieden van maaltijden en/of dranken voor consumptie, al dan niet ter plaatse, en dit zelfs kosteloos.

De aftrek als bedoeld in het eerste lid, 2°, f), is slechts van toepassing op natuurlijke personen die op overeenkomstige wijze beantwoorden aan de criteria van artikel 1:24, §§ 1 tot 6, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen voor het aanslagjaar dat is verbonden aan het belastbare tijdperk waarin de activa zijn verkregen of tot stand gebracht.

in Ministerraad overlegd besluit het basispercentage verhogen.

De Koning zal bij de Kamer van volksvertegenwoordigers, onmiddellijk indien ze in zitting is, zo niet bij de opening van de eerstvolgende zitting, een wetsontwerp indienen tot bekraftiging van de in uitvoering van het tweede lid genomen besluiten. Deze besluiten worden geacht geen uitwerking te hebben gehad indien ze niet bij wet zijn bekraftigd binnen de 12 maanden na de datum van hun bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.

Voor de toepassing van het eerste lid, 2°, d, wordt verstaan onder horeca-inrichting : elke voor het publiek toegankelijke plaats of lokaal, ongeacht de toegangsvoorwaarden, waar de belangrijkste en permanente activiteit bestaat uit het voorbereiden en/of aanbieden van maaltijden en/of dranken voor consumptie, al dan niet ter plaatse, en dit zelfs kosteloos.

De aftrek als bedoeld in het eerste lid, 2°, f), is slechts van toepassing op natuurlijke personen die op overeenkomstige wijze beantwoorden aan de criteria van artikel 1:24, §§ 1 tot 6, van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen voor het aanslagjaar dat is verbonden aan het belastbare tijdperk waarin de activa zijn verkregen of tot stand gebracht.

De in het eerste lid, 2°, e), bedoelde aftrek wordt beperkt tot 60 miljoen euro, 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.

De belastingplichtige kan slechts genieten van de in het eerste lid, 2°, e), bedoelde aftrek wanneer:

- hij geen achterstallige schulden heeft bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid;
- hij op de laatste dag van het belastbaar tijdperk waarin de vaste activa zijn

verkregen of tot stand gebracht niet kon worden aangemerkt als een onderneming in moeilijkheden;

- hij geen bevel tot terugvordering heeft uitstaan ingevolge een besluit van de Commissie die een door België verleende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt heeft verklaard;

- er voor deze vaste activa geen gewestelijke steun wordt aangevraagd, tenzij de gewestelijke steunregeling waarborgt dat de cumulatie van federale en gewestelijke steun niet tot gevolg heeft dat de in artikel 36 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, bedoelde maximale steunintensiteit en het in artikel 4, lid 1, s), van dezelfde Verordening bedoelde drempel overschreden worden.

**Onderafdeling *Ilvicies bis* -
Belastingvermindering voor uitgaven
verricht voor de plaatsing van een
laadstation**

**Art. 145⁵⁰ van het Wetboek van de
inkomstenbelastingen 1992 (nieuw)**

§ 1. Er wordt een belastingvermindering verleend voor de uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk door de belastingplichtige werkelijk zijn betaald voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven omvatten de uitgaven voor de aankoop in nieuwe staat van een laadstation en de plaatsing ervan evenals de uitgaven voor de keuring van de installatie.

De in het eerste lid bedoelde uitgaven moeten zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024.

De belastingvermindering wordt verleend wanneer aan alle onderstaande voorwaarden is voldaan:

1° het laadstation kan via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding vrij ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers. Het bovenvermelde gestandaardiseerd protocol is ofwel van het type OCPP, ofwel een eigen protocol waarvan de beschrijving in de technische documentatie van het laadstation is opgenomen, ofwel van een andere internationale standaard die voor deze connectie ontwikkeld wordt. Het type connectie wordt bij de technische specificaties van het laadstation vermeld;

2° het laadstation gebruikt uitsluitend stroom die wordt geleverd op basis van een overeenkomst met een stroomleverancier die er zich toe verbindt om uitsluitend stroom te leveren die geproduceerd is op basis van hernieuwbare energiebronnen of die ter plaatse wordt opgewekt door middel van hernieuwbare energiebronnen;

3° de installatie is goedgekeurd door een erkend keuringsorganisme;

4° de belastingplichtige heeft de belastingvermindering niet gevraagd voor een vorig belastbaar tijdperk.

Aan de in het vierde lid, 2°, bedoelde voorwaarde moet voldaan worden op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk in de loop waarvan de in het eerste lid bedoelde uitgaven zijn gedaan.

De belastingvermindering is niet van toepassing op uitgaven die:

1° in aanmerking genomen zijn als werkelijke beroepskosten;

2° recht geven op de in artikel 69 bedoelde investeringsaftrek.

3° door de werkgever van de belastingplichtige of de rechtspersoon waarvan de belastingplichtige bedrijfsleider is, worden terugbetaald als eigen kosten van die werkgever of rechtspersoon.

§ 2. Het bedrag waarvoor de belastingvermindering wordt verleend, kan niet meer bedragen dan 1.500 euro per laadstation en per belastingplichtige. Dit bedrag wordt niet geïndexeerd overeenkomstig artikel 178.

De belastingvermindering is gelijk aan:

- 45 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2021 of 2022;
- 30 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2023;
- 15 pct. van de in aanmerking te nemen uitgaven die zijn betaald in 2024.

In geval van een gemeenschappelijke aanslag wordt de belastingvermindering evenredig omgedeeld in functie van het overeenkomstig artikel 130 belaste inkomen van elk der echtgenoten ten opzichte van de som van de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomens van de beide echtgenoten.

§ 3. De belastingplichtige houdt de volgende documenten ter beschikking van de administratie:

- 1° de facturen voor de in paragraaf 1, tweede lid, bedoelde uitgaven;**
- 2° het bewijs van de betaling van de hiervoor bedoelde uitgaven;**
- 3° de bewijsstukken die toelaten vast te stellen dat het laadstation aan de in het paragraaf 1, vierde lid, 1° en 2°, vermelde voorwaarden voldoet;**
- 4° het attest dat in het kader van de in paragraaf 1, vierde lid, 3°, bedoelde keuring is afgeleverd.**

De factuur voor de plaatsing van het laadstation vermeldt het adres waarop het laadstation is geplaatst.

Art. 171, 5° en 6°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

In afwijking van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 156, zijn afzonderlijk belastbaar, behalve wanneer de aldus berekende belasting, vermeerderd met de belasting Staat op de andere inkomsten, meer bedraagt dan de overeenkomstig de voormalde artikelen bepaalde belasting op de in de artikelen 17, § 1, 1° tot 3° en 90, eerste lid, 6° en 9°, vermelde inkomsten en op de meerwaarden op roerende waarden en titels die op grond van artikel 90, eerste lid, 1°, belastbaar zijn, vermeerderd met de belasting Staat met betrekking tot het geheel van de andere belastbare inkomsten :

...

5° tegen de gemiddelde aanslagvoet met betrekking tot het geheel van de belastbare inkomsten van het laatste vorige jaar waarin de belastingplichtige twaalf maanden belastbare beroepsinkomsten heeft gehad die wordt bepaald op basis van de belasting die verschuldigd is bij toepassing van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 154, verminderd met de in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis vermelde belastingverminderingen:

...

6° tegen de aanslagvoet met betrekking tot het geheel van de andere belastbare inkomsten die wordt bepaald op basis van de belasting die verschuldigd is bij toepassing van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 154, verminderd met de in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis vermelde belastingverminderingen:

...

Art. 171, 5° en 6°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

In afwijking van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 156, zijn afzonderlijk belastbaar, behalve wanneer de aldus berekende belasting, vermeerderd met de belasting Staat op de andere inkomsten, meer bedraagt dan de overeenkomstig de voormalde artikelen bepaalde belasting op de in de artikelen 17, § 1, 1° tot 3° en 90, eerste lid, 6° en 9°, vermelde inkomsten en op de meerwaarden op roerende waarden en titels die op grond van artikel 90, eerste lid, 1°, belastbaar zijn, vermeerderd met de belasting Staat met betrekking tot het geheel van de andere belastbare inkomsten :

...

5° tegen de gemiddelde aanslagvoet met betrekking tot het geheel van de belastbare inkomsten van het laatste vorige jaar waarin de belastingplichtige twaalf maanden belastbare beroepsinkomsten heeft gehad die wordt bepaald op basis van de belasting die verschuldigd is bij toepassing van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 154, verminderd met de in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis vermelde belastingverminderingen:

...

6° tegen de aanslagvoet met betrekking tot het geheel van de andere belastbare inkomsten die wordt bepaald op basis van de belasting die verschuldigd is bij toepassing van de artikelen 130 tot 145 en 146 tot 154, verminderd met de in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis vermelde belastingverminderingen:

...

Art. 178/1, § 1, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. De belastingverminderingen als vermeld in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸, 145⁴⁹ en 154bis, worden aangerekend op de gereduceerde belasting Staat met betrekking tot de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomsten en op de belasting met betrekking tot de in de artikelen 17, § 1, 1° tot 3°, en 90, eerste lid, 6° en 9°, vermelde inkomsten en de meerwaarden op roerende waarden en titels die belastbaar zijn op grond van artikel 90, eerste lid, 1°, wanneer deze overeenkomstig artikel 130 worden belast.

Art. 198bis, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Het in artikel 66, § 1, tweede lid, vermelde minimum van 75 pct. voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen gedane of gedragen beroepskosten is niet van toepassing.

Art. 178/1, § 1, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. De belastingverminderingen als vermeld in de artikelen 145¹ tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, **145⁴⁸ tot 145⁵⁰ en 154bis**, worden aangerekend op de gereduceerde belasting Staat met betrekking tot de overeenkomstig artikel 130 belaste inkomsten en op de belasting met betrekking tot de in de artikelen 17, § 1, 1° tot 3°, en 90, eerste lid, 6° en 9°, vermelde inkomsten en de meerwaarden op roerende waarden en titels die belastbaar zijn op grond van artikel 90, eerste lid, 1°, wanneer deze overeenkomstig artikel 130 worden belast.

Art. 198bis, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Artikel 550, derde lid, is niet van toepassing.

Basistekst**Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2027)****Art. 223, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

De rechtspersonen vermeld in artikel 220, 2° en 3°, zijn eveneens belastbaar ter zake van :

1° kosten als bedoeld in de artikelen 57 en 195, § 1, eerste lid en voordeLEN van alle aard als bedoeld in de artikelen 31, tweede lid, 2°, en 32, tweede lid, 2°, die niet worden verantwoord door individuele fiches en een samenvattende opgave ;

2° de bijdragen en premies bedoeld in artikel 52, 3°, b, en 195, § 2, in zover zij niet voldoen, ofwel aan de grens bedoeld in artikel 53, 22°, ofwel aan de voorwaarden van en de grens bedoeld in artikel 59 en, wat de in artikel 195, § 2, bedoelde premies betreft, aan de voorwaarden van regelmatigheid bedoeld in artikel 195, § 1, tweede lid, de pensioenen,

Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2027)**Art. 223, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

De rechtspersonen vermeld in artikel 220, 2° en 3°, zijn eveneens belastbaar ter zake van :

1° kosten als bedoeld in de artikelen 57 en 195, § 1, eerste lid en voordeLEN van alle aard als bedoeld in de artikelen 31, tweede lid, 2°, en 32, tweede lid, 2°, die niet worden verantwoord door individuele fiches en een samenvattende opgave ;

2° de bijdragen en premies bedoeld in artikel 52, 3°, b, en 195, § 2, in zover zij niet voldoen, ofwel aan de grens bedoeld in artikel 53, 22°, ofwel aan de voorwaarden van en de grens bedoeld in artikel 59 en, wat de in artikel 195, § 2, bedoelde premies betreft, aan de voorwaarden van regelmatigheid bedoeld in artikel 195, § 1, tweede lid, de pensioenen,

Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2028)**Art. 223, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

De rechtspersonen vermeld in artikel 220, 2° en 3°, zijn eveneens belastbaar ter zake van :

1° kosten als bedoeld in de artikelen 57 en 195, § 1, eerste lid en voordeLEN van alle aard als bedoeld in de artikelen 31, tweede lid, 2°, en 32, tweede lid, 2°, die niet worden verantwoord door individuele fiches en een samenvattende opgave ;

2° de bijdragen en premies bedoeld in artikel 52, 3°, b, en 195, § 2, in zover zij niet voldoen, ofwel aan de grens bedoeld in artikel 53, 22°, ofwel aan de voorwaarden van en de grens bedoeld in artikel 59 en, wat de in artikel 195, § 2, bedoelde premies betreft, aan de voorwaarden van regelmatigheid bedoeld in artikel 195, § 1, tweede lid, de pensioenen,

<p>renten en andere als zodanig geldende toelagen bedoeld in artikel 52, 5°, in zover zij niet voldoen aan de voorwaarden van en de grens bedoeld in artikel 59 en de in artikel 53, 23°, bedoelde kapitalen ;</p>	<p>3° de in artikel 53, 24°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard</p>	<p>4° een bedrag gelijk aan 17 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld;</p>	<p>5° in afwijking van de bepaling onder 4°, een bedrag gelijk aan 40 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld en wanneer de brandstofkosten verbonden met dit persoonlijk gebruik geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste zijn genomen;</p>	<p>renten en andere als zodanig geldende toelagen bedoeld in artikel 52, 5°, in zover zij niet voldoen aan de voorwaarden van en de grens bedoeld in artikel 59 en de in artikel 53, 23°, bedoelde kapitalen ;</p>
<p>3° de in artikel 53, 24°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard</p>	<p>4° een bedrag gelijk aan 17 %. van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld;</p>	<p>5° in afwijking van de bepaling onder 4°, een bedrag gelijk aan 40 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld en wanneer de brandstofkosten verbonden met dit persoonlijk gebruik geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste zijn genomen;</p>	<p>3° de in artikel 53, 24°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard</p>	<p>4° een bedrag gelijk aan 17 %. van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld;</p>
<p>3° de in artikel 53, 24°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard</p>	<p>4° een bedrag gelijk aan 17 %. van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld;</p>	<p>5° in afwijking van de bepaling onder 4°, een bedrag gelijk aan 40 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld en wanneer de brandstofkosten verbonden met dit persoonlijk gebruik geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste zijn genomen;</p>	<p>3° de in artikel 53, 24°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard</p>	<p>4° een bedrag gelijk aan 17 %. van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, eerste tot negende lid, wanneer in artikel 65 bedoelde voertuigen, al dan niet kosteloos, voor persoonlijk gebruik ter beschikking zijn gesteld;</p>

	<u>6° de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot;</u>	<u>7° een bedrag gelijk aan 50 pct. van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd in 2027.</u>	<u>- 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft;</u> <u>- 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2031)</u>
	6° de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2026, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot.			

Art. 223, eerste lid, 7°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

<u>Basistekst</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2026)</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2027)</u>	<u>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2028)</u>
Art. 234, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 Voor belastingplichtigen vermeld in artikel 227, 3°, wordt de belasting gevestigd : ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 7°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ...	Art. 234, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 Voor belastingplichtigen vermeld in artikel 227, 3°, wordt de belasting gevestigd : ... 6° op een bedrag gelijk aan 17 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2,	Art. 234, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 Voor belastingplichtigen vermeld in artikel 227, 3°, wordt de belasting gevestigd : ... 6° op een bedrag gelijk aan 17 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2,	Art. 234, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 Voor belastingplichtigen vermeld in artikel 227, 3°, wordt de belasting gevestigd : ... 6° op een bedrag gelijk aan 17 % van het bedrag zoals bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2,
De belasting wordt berekend : ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ...	De belasting wordt berekend : ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 7°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ...	De belasting wordt berekend : ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 7°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ...	De belasting wordt berekend : ... 5° tegen het tarief bedoeld in artikel 215, eerste lid, op de in artikel 223, eerste lid, 2°, bedoelde bijdragen, premies, pensioenen, renten en toelagen, op de in artikel 223, eerste lid, 3°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 7°, bedoelde bedragen en op de in artikel 223, eerste lid, 6°, bedoelde kosten; ...

<p>aangekocht, <u>geleased</u> of gehuurd in 2027.</p>	<p>voertuigen die geen CO2 uitstoten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.
<p>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2029)</p>	<p>Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2030)</p>
<p>Art. 234, eerste lid, 9°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p>	<p>Art. 234, eerste lid, 9°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p> <p>...</p> <p>9° op een bedrag gelijk aan het hieronder bedoelde percentage van de kosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die geen CO2 uitstoten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5 pct. indien het een in 2027 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 5 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft; - 10 pct. indien het een in 2028 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.

- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, gehuurd of geleased voertuig betreft.	- 17,5 pct. indien het een in 2029 aangekocht, gehuurd of geleased voertuig betreft;
- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, gehuurd of geleased voertuig betreft.	- 25 pct. indien het een in 2030 aangekocht, gehuurd of geleased voertuig betreft;
	- 32,5 pct. indien het een vanaf 1 januari 2031 aangekocht, geleased of gehuurd voertuig betreft.

Basistekst**Basistekst aangepast aan het wetsontwerp****Art. 243/1, inleidende zin, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

Wanneer de belastingplichtige in België belastbare beroepsinkomsten heeft behaald of verkregen die ten minste 75 pct. bedragen van het geheel van zijn in het belastbaar tijdperk behaalde of verkregen binnenlandse en buitenlandse beroepsinkomsten, zijn, in afwijking van artikel 243, de artikelen 86 tot 89 van toepassing en wordt de belasting berekend overeenkomstig de artikelen 25/1, 27/1, 31ter, § 2, 130 tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, 145⁴⁸, 146 tot 154bis, 157 tot 169, en 171 tot 178/1, met dien verstande dat:

...

Art. 243/1, inleidende zin, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Wanneer de belastingplichtige in België belastbare beroepsinkomsten heeft behaald of verkregen die ten minste 75 pct. bedragen van het geheel van zijn in het belastbaar tijdperk behaalde of verkregen binnenlandse en buitenlandse beroepsinkomsten, zijn, in afwijking van artikel 243, de artikelen 86 tot 89 van toepassing en wordt de belasting berekend overeenkomstig de artikelen 25/1, 27/1, 31ter, § 2, 130 tot 145¹⁶, 145²⁴, 145²⁶, 145²⁸, 145³² tot 145³⁵, **145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 tot 154bis**, 157 tot 169, en 171 tot 178/1, met dien verstande dat:

...

<u>Basistekst wetsontwerp</u>	<u>aangepast wetsontwerp (inw.: 1/01/2026)</u>	<u>Basistekst wetsontwerp (inw.: 1/01/2027)</u>
Art. 247 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 In gevallen vermeld in artikel 234 wordt de belasting berekend: 1° tegen het tarief van 20 pct. van de inkomsten vermeld in artikel 234, eerste lid, 1° en 2°; 2° tegen het tarief vermeld in artikel 215, eerste lid, wat betreft de in artikel 234, eerste lid, 3°, bedoelde bijdragen, pensioenen, renten en toelagen, de in artikel 234, eerste lid, 5°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard <u>en de in artikel 234, eerste lid, 6° en 7°, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8°, bedoelde kosten;</u>	Art. 247 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 In gevallen vermeld in artikel 234 wordt de belasting berekend: 1° tegen het tarief van 20 pct. van de inkomsten vermeld in artikel 234, eerste lid, 1° en 2°; 2° tegen het tarief vermeld in artikel 215, eerste lid, wat betreft de in artikel 234, eerste lid, 3°, bedoelde bijdragen, pensioenen, renten en toelagen, de in artikel 234, eerste lid, 5°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, de in artikel 234, eerste lid, 6°, 7° en 9°, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8°, bedoelde kosten;	Art. 247 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 In gevallen vermeld in artikel 234 wordt de belasting berekend: 1° tegen het tarief van 20 pct. van de inkomsten vermeld in artikel 234, eerste lid, 1° en 2°; 2° tegen het tarief vermeld in artikel 215, eerste lid, wat betreft de in artikel 234, eerste lid, 3°, bedoelde bijdragen, pensioenen, renten en toelagen, de in artikel 234, eerste lid, 5°, bedoelde financiële voordelen of voordelen van alle aard, de in artikel 234, eerste lid, 6°, 7° en 9°, bedoelde bedragen en de in artikel 234, eerste lid, 8°, bedoelde kosten; 3° tegen het tarief van 100 pct. wat de in artikel 234, 4°, vermelde niet verantwoorde kosten en financiële voordelen of voordelen van alle aard betreft, tenzij kan worden aangetoond dat de verkrijger van die kosten of voordelen een rechtspersoon, is in welk geval de aanslag gelijk is aan 50 pct.

Basistekst**Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2028)****Basistekst aangepast aan het wetsontwerp (inw.: 1/01/2027)**

<p>Art. 550 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (nieuw)</p> <p>Art. 550. In afwijking van artikel 66, § 1, zijn de beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd <u>vóór 1 januari 2026</u> afrekbaar tegen een tarief vastgelegd door toepassing van de volgende formule: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO2 per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt en kan niet lager zijn dan</p>	<p>Art. 550 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992</p> <p>Art. 550. In afwijking van artikel 66, § 1, zijn de beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 afrekbaar tegen een tarief vastgelegd door toepassing van de volgende formule: 120 pct. - (0,5 pct. * coëfficiënt * aantal gram CO2 per kilometer), waarbij de coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met enkel een dieselmotor en op 0,95 voor andere voertuigen. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90. Het tarief wordt afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt</p>
---	---

lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

50 pct., tenzij het een voertuig met een CO2-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft of een voertuig waarvan geen gegevens met betrekking tot het CO2-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

(opgeheven)

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het eerste lid vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig met een CO2-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft of een voertuig waarvan geen gegevens met betrekking tot het CO2-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

In afwijking van het tweede lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de

Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 juli 2023 kan het eerste lid vastgestelde tarief niet lager zijn dan 50 pct., tenzij het een voertuig met een CO2-uitstoot van 200 gram per kilometer of meer betreft of een voertuig waarvan geen gegevens met betrekking tot het CO2-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen, in welk geval het tarief 40 pct. bedraagt, noch hoger zijn dan 100 pct.

In afwijking van het tweede lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de met

In afwijking van het eerste lid, bedraagt het overeenkomstig het eerste lid, vastgestelde tarief minimum 75 pct. voor de met

<p>met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.</p> <p>Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet hoger zijn dan <u>50 pct.</u>, tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot, en begraagt het tarief 0 pct. indien geen gegevens met betrekking tot het CO2-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen.</p>	<p>betrekkings tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.</p> <p>Voor de voertuigen aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 kan het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief niet hoger zijn dan 25 pct., tenzij het een voertuig betreft dat geen CO2 uitstoot, en begraagt het tarief 0 pct. indien geen gegevens met betrekking tot het CO2-uitstootgehalte beschikbaar zijn bij de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen.</p>	<p>betrekkings tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangekochte, geleasede of gehuurde voertuigen.</p> <p>(opgeheven)</p> <p>Indien het in artikel 65 bedoelde voertuig een oplaadbaar hybridevoertuig is als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, dat uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO2 per kilometer, dan is het in het eerste lid bedoelde in aanmerking te nemen CO2-uitstootgehalte gelijk aan dit van</p>
--	---	---

het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

uitstootgehalte gelijk aan dit van het overeenstemmende voertuig dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof. Indien er geen overeenstemmend voertuig bestaat dat uitsluitend voorzien is van een motor die gebruik maakt van dezelfde brandstof, wordt de uitstootwaarde vermenigvuldigd met 2,5. Voor de berekening van de energiecapaciteit, wordt het verkregen resultaat afgerond tot de hogere of lagere tiende, naargelang het cijfer van de honderdsten al dan niet 5 bereikt.

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten af trekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten af trekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen

In afwijking van artikel 66, § 1, en het eerste lid van dit artikel zijn de minderwaarden met betrekking tot de in het eerste lid bedoelde voertuigen als beroepskosten af trekbaar tot de in procenten uitgedrukte verhouding tussen de som van de vóór de verkoop fiscaal aangenomen afschrijvingen, voor elk belastbaar tijdperk beperkt tot 100 pct., en de som van de geboekte afschrijvingen

overeenstemmende belastbare tijdperken.	voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.	voor de overeenstemmende belastbare tijdperken.
De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.	De Koning bepaalt wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.	De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vijfde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.
De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vijfde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.	De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vijfde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.	De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het <u>vijfde lid</u> bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

Basistekst**Basistekst aangepast aan het wetsontwerp****Programmawet van 27 december 2004**

...

Art. 424. § 1. In afwijking van de artikelen 6 en 7 van de wet van 22 december 2009 betreffende de algemene regeling inzake accijnzen worden elektriciteit en aardgas aan accijnzen onderworpen en worden de accijnzen verschuldigd door de distributeur op het tijdstip van de levering ervan door deze laatste aan de verbruiker.

Er wordt aangenomen dat de levering plaatsvindt na verloop van iedere periode waarop een afrekening of betaling betrekking heeft voor de doorlopende leveringen van aardgas en elektriciteit die aanleiding geven tot achtereenvolgende afrekeningen of betalingen.

Onder distributeur wordt verstaan de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die voor zijn rekening of voor rekening van derden aardgas en/of elektriciteit verkoopt of afstaat.

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of

Programmawet van 27 december 2004

...

Art. 424. § 1. In afwijking van de artikelen 6 en 7 van de wet van 22 december 2009 betreffende de algemene regeling inzake accijnzen worden elektriciteit en aardgas aan accijnzen onderworpen en worden de accijnzen verschuldigd door de distributeur op het tijdstip van de levering ervan door deze laatste aan de verbruiker.

Er wordt aangenomen dat de levering plaatsvindt na verloop van iedere periode waarop een afrekening of betaling betrekking heeft voor de doorlopende leveringen van aardgas en elektriciteit die aanleiding geven tot achtereenvolgende afrekeningen of betalingen.

Onder distributeur wordt verstaan de natuurlijke persoon of de rechtspersoon die voor zijn rekening of voor rekening van derden aardgas en/of elektriciteit verkoopt of afstaat.

§ 1/1. De levering van elektriciteit voor het opladen van elektrische voertuigen via laadpalen maakt, voor toepassing van dit hoofdstuk, deel uit van de elektriciteit afgenomen van het transport- of verdelingsnetwerk door de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Deze levering verleent de afnemer niet de hoedanigheid van distributeur, maar wel van verbruiker.

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of

gelijk is aan 1kV hetzij meer is dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing.

Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

§ 3. Voor de toepassing van de §§ 1 en 2 is de Koning gemachtigd tot het treffen van elke maatregel om de juiste heffing van de accijnzen te verzekeren en om het toezicht en de controle op de personen in wiens hoofde deze accijnzen verschuldig zijn te regelen.

§ 4. De minister van Financiën kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, uitstel van betaling toestaan voor de bijdrage op de energie.

...

Art. 429.

...

§ 5. 1) De gasolie bedoeld in artikel 419, f), i), kan genieten van een vrijstelling van de bijzondere accijns ten belope van een bedrag van 112,2917 euro per 1 000 liter bij 15 °C. Dit bedrag wordt verhoogd bij elke verhoging van de bijzondere accijns, ten belope van het bedrag van deze verhoging. De vrijstelling van de bijzondere accijns gebeurt aan de hand van een terugbetaling, indien deze gasolie wordt gebruikt voor:

gelijk is aan 1kV hetzij meer is dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing.

Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor toepassing van deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.

§ 3. Voor de toepassing van de §§ 1 en 2 is de Koning gemachtigd tot het treffen van elke maatregel om de juiste heffing van de accijnzen te verzekeren en om het toezicht en de controle op de personen in wiens hoofde deze accijnzen verschuldig zijn te regelen.

§ 4. De minister van Financiën kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, uitstel van betaling toestaan voor de bijdrage op de energie.

...

Art. 429.

...

§ 5. 1) De gasolie bedoeld in artikel 419, f), i), kan genieten van een vrijstelling van de bijzondere accijns ten belope van een bedrag dat wordt vastgesteld als volgt:

Op 1 januari 2023: 245 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2024: 244 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2025: 243 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

Op 1 januari 2026: 242 euro per 1 000 liter bij 15 °C.

De vrijstelling van de bijzondere accijns gebeurt aan de hand van een terugbetaling, indien deze gasolie wordt gebruikt voor:

- a) het bezoldigd vervoer van personen met motorvoertuigen die een taxidiest verzekeren; deze status wordt bevestigd door de gemeentelijke of gewestelijke overheid van het gebied van de uitbater;
- b) het bezoldigd vervoer van personen met motorvoertuigen die een dienst voor het verhuren met chauffeurs uitmaken voor zover dit gebeurt met voertuigen die aangepast zijn voor het vervoeren van gehandicapte personen; deze status wordt bevestigd middels het goedkeuringsattest betreffende de aanpassing van een auto aangeleverd door de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- c) het vervoer van goederen voor eigen rekening of voor rekening van derden met een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen dat uitsluitend bestemd is voor het goederenvervoer over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa gelijk is aan of meer is dan 7,5 ton;
- d) het vervoer van personen, geregeld of occasioneel, met een motorvoertuig van de categorieën M2 of M3 zoals omschreven in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

a) het bezoldigd vervoer van personen met motorvoertuigen die een taxidiest verzekeren; deze status wordt bevestigd door de gemeentelijke of gewestelijke overheid van het gebied van de uitbater;

b) het bezoldigd vervoer van personen met motorvoertuigen die een dienst voor het verhuren met chauffeurs uitmaken voor zover dit gebeurt met voertuigen die aangepast zijn voor het vervoeren van gehandicapte personen; deze status wordt bevestigd middels het goedkeuringsattest betreffende de aanpassing van een auto aangeleverd door de FOD Mobiliteit en Vervoer;

c) het vervoer van goederen voor eigen rekening of voor rekening van derden met een motorvoertuig of een samenstel van voertuigen dat uitsluitend bestemd is voor het goederenvervoer over de weg en waarvan de maximaal toegelaten massa gelijk is aan of meer is dan 7,5 ton;

d) het vervoer van personen, geregeld of occasioneel, met een motorvoertuig van de categorieën M2 of M3 zoals omschreven in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

COORDINATION DES ARTICLES

TITRE 3 – AFFAIRES SOCIALES

Loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés

TEXTE DE BASE

CHAPITRE IV. - Dispositions finales et transitoires

Art. 38, § 3quater

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

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

Par « véhicule », il faut entendre les véhicules ordinaires appartenant aux catégories M1 et N1 telles que définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. N'entrent pas dans la catégorie des véhicules ordinaires les véhicules dits utilitaires correspondant à la qualification de camionnettes au sens de l'article 65 du CIR 1992.

Par « un usage autre que strictement professionnel », il faut entendre notamment le trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail qui est parcouru individuellement, l'usage privé et le transport collectif des travailleurs, à l'exclusion du trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail

TEXTE DE BASE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI

CHAPITRE IV. - DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES

Art. 38, § 3quater

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

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

Par « véhicule », il faut entendre les véhicules ordinaires appartenant aux catégories M1 et N1 telles que définies dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. N'entrent pas dans la catégorie des véhicules ordinaires les véhicules dits utilitaires correspondant à la qualification de camionnettes au sens de l'article 65 du CIR 1992.

Par « un usage autre que strictement professionnel », il faut entendre notamment le trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail qui est parcouru individuellement, l'usage privé et le transport collectif des travailleurs, à l'exclusion du trajet entre le domicile et le lieu fixe de travail

lorsqu'il est réalisé avec un véhicule dit utilitaire. Par lieu fixe de travail on entend l'endroit où le travailleur fournit effectivement des prestations d'une certaine ampleur et où le travailleur se rend au moins 40 jours par an, que ces jours soient consécutifs ou non. L'usage privé d'un véhicule dit utilitaire n'est pas présumé, mais peut toutefois être constaté par les services d'inspection compétents.

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

2° En cas de mise à disposition d'un véhicule utilisé pour le transport collectif des travailleurs, la cotisation de solidarité fixée par le présent article est due sauf s'il s'agit d'un système de transport de travailleurs convenu entre partenaires sociaux dans lequel il est fait usage :

a) soit d'un véhicule appartenant la catégorie N1, dans lequel, outre le conducteur, au moins deux autres travailleurs de l'entreprise sont présents pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur et si en outre, l'employeur prouve qu'il n'y a aucun autre usage privé de ce véhicule; lorsque le véhicule utilisé comprend moins de trois places ou si l'espace réservé au transport de personnes est constitué d'une seule banquette ou d'une seule rangée de sièges, il suffit qu'outre le conducteur, au moins un autre travailleur de l'entreprise soit présent pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur ;

b) soit d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 comprenant au moins cinq places, non compris le siège du conducteur, et au maximum huit places, non compris le siège du conducteur; dans ce cas, les conditions suivantes doivent être remplies :

i) outre le conducteur, au moins trois travailleurs de l'entreprise sont habituellement présents pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur,

ii) le véhicule doit être identifié, conformément la procédure définie par le Roi sur proposition du Conseil national du travail ou, à défaut de proposition du Conseil national du Travail formulée avant le 15 février 2006, sur proposition formulée avant le 1er avril 2006 par la commission paritaire

lorsqu'il est réalisé avec un véhicule dit utilitaire. Par lieu fixe de travail on entend l'endroit où le travailleur fournit effectivement des prestations d'une certaine ampleur et où le travailleur se rend au moins 40 jours par an, que ces jours soient consécutifs ou non. L'usage privé d'un véhicule dit utilitaire n'est pas présumé, mais peut toutefois être constaté par les services d'inspection compétents.

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

2° En cas de mise à disposition d'un véhicule utilisé pour le transport collectif des travailleurs, la cotisation de solidarité fixée par le présent article est due sauf s'il s'agit d'un système de transport de travailleurs convenu entre partenaires sociaux dans lequel il est fait usage :

a) soit d'un véhicule appartenant la catégorie N1, dans lequel, outre le conducteur, au moins deux autres travailleurs de l'entreprise sont présents pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur et si en outre, l'employeur prouve qu'il n'y a aucun autre usage privé de ce véhicule; lorsque le véhicule utilisé comprend moins de trois places ou si l'espace réservé au transport de personnes est constitué d'une seule banquette ou d'une seule rangée de sièges, il suffit qu'outre le conducteur, au moins un autre travailleur de l'entreprise soit présent pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur ;

b) soit d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 comprenant au moins cinq places, non compris le siège du conducteur, et au maximum huit places, non compris le siège du conducteur; dans ce cas, les conditions suivantes doivent être remplies :

i) outre le conducteur, au moins trois travailleurs de l'entreprise sont habituellement présents pendant au moins 80 % du trajet accompli de et jusqu'au domicile du conducteur,

ii) le véhicule doit être identifié, conformément la procédure définie par le Roi sur proposition du Conseil national du travail ou, à défaut de proposition du Conseil national du Travail formulée avant le 15 février 2006, sur proposition formulée avant le 1er avril 2006 par la commission paritaire

dont dépend l'employeur, au niveau de l'entreprise, comme étant affecté au transport collectif des travailleurs de l'entreprise et si en outre, l'employeur prouve qu'il n'y a aucun autre usage privé de ce véhicule. A défaut de proposition formulée par le Conseil national du Travail et la commission paritaire dont dépend l'employeur, dans les délais prévus par la phrase précédente, le Roi peut, après avis du Conseil national du Travail, définir la procédure d'identification.

3° Le montant de cette cotisation est fonction du taux d'émission de CO₂ du véhicule tel que déterminé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

Cette cotisation mensuelle, qui ne peut être inférieure à 20,83 euros, est fixée forfaitairement comme suit :

Pour les véhicules à essence : ((Y x 9 euros) - 768) : 12 ;

Pour les véhicules au diesel : ((Y x 9 euros) - 600) : 12 ;

Y étant le taux d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

dont dépend l'employeur, au niveau de l'entreprise, comme étant affecté au transport collectif des travailleurs de l'entreprise et si en outre, l'employeur prouve qu'il n'y a aucun autre usage privé de ce véhicule. A défaut de proposition formulée par le Conseil national du Travail et la commission paritaire dont dépend l'employeur, dans les délais prévus par la phrase précédente, le Roi peut, après avis du Conseil national du Travail, définir la procédure d'identification.

3° Le montant de cette cotisation est fonction du taux d'émission de CO₂ du véhicule tel que déterminé conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 26 février 1981 portant exécution des directives des Communautés européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, leurs éléments ainsi que leurs accessoires de sécurité.

Cette cotisation mensuelle, qui ne peut être inférieure à 20,83 euros, est fixée forfaitairement comme suit :

Pour les véhicules à essence : ((Y x 9 euros) - 768) : 12 ;

Pour les véhicules au diesel : ((Y x 9 euros) - 600) : 12 ;

Y étant le taux d'émissions de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule, ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

Les cotisations mensuelles, telles qu'établies dans les alinéas précédents, ainsi que dans le 4° et le 7°, sont augmentées comme suit :

a) la cotisation calculée : multipliée par un facteur de 2,25 à partir du 1er juillet 2023, par un facteur de 2,75 à partir du 1er janvier 2025, par un facteur de 4,00 à partir du 1er janvier 2026 et par un facteur de 5,50 à partir du 1er janvier 2027 ;

b) la cotisation minimale : passer à 23,41 à partir du 1^{er} janvier 2025, à 25,99 à partir du 1^{er} janvier 2026, à 28,57 à partir du 1^{er} janvier 2027 et à 31,15 à partir du 1^{er} janvier 2028.

Les augmentations visées à l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux véhicules achetés, pris en leasing ou en location avant le 1^{er} juillet 2023.

4° Les véhicules à propulsion électrique sont soumis à la cotisation mensuelle minimale visée au 3°.

5° Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules sont assimilés, s'ils sont propulsés par un moteur à essence, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 182 gr/km et, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 165 gr/km.

6° Le 5° ne s'applique pas en cas de transformation d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 en véhicule de la catégorie N1. Dans ce cas, la cotisation de solidarité est calculée sur la base du taux d'émission de CO₂ du véhicule comme s'il appartenait à la catégorie M1.

7° Les employeurs qui mettent à disposition des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié installé conformément aux dispositions légales en vigueur sont soumis une cotisation de solidarité déterminée comme suit :

$$((Y \times 9 \text{ euros}) - 990) : 12 ;$$

Y étant le taux d'émission de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

8° Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, augmenter ou diminuer ces montants. Cet arrêté doit être confirmé par une loi dans un délai de neuf mois à dater de la publication de l'arrêté. A défaut de confirmation dans le délai précité, l'arrêté cesse de produire ses effets le premier jour du trimestre suivant celui au cours duquel le délai de confirmation expire.

9° Le montant de la cotisation de solidarité déterminé sous 3° et sous 8° est rattaché à l'indice santé du mois de septembre 2004 (114,08). Le montant est adapté le 1er janvier de chaque année conformément la formule suivante : le montant de base est multiplié par l'indice santé du mois de septembre de l'année précédent celle durant laquelle le nouveau montant sera applicable et divisé par l'indice santé du mois de septembre 2004.

10° Cette cotisation est payée par l'employeur à l'Office national de Sécurité sociale, dans les

4° Les véhicules à propulsion électrique sont soumis à la cotisation mensuelle minimale visée au 3°.

5° Les véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO₂ n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules sont assimilés, s'ils sont propulsés par un moteur à essence, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 182 gr/km et, s'ils sont propulsés par un moteur au diesel, aux véhicules émettant un taux de CO₂ de 165 gr/km.

6° Le 5° ne s'applique pas en cas de transformation d'un véhicule appartenant à la catégorie M1 en véhicule de la catégorie N1. Dans ce cas, la cotisation de solidarité est calculée sur la base du taux d'émission de CO₂ du véhicule comme s'il appartenait à la catégorie M1.

7° Les employeurs qui mettent à disposition des véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié, **au gaz naturel ou méthane** installé conformément aux dispositions légales en vigueur sont soumis une cotisation de solidarité déterminée comme suit :

$$((Y \times 9 \text{ euros}) - 990) : 12 ;$$

Y étant le taux d'émission de CO₂ en grammes par kilomètre tel que mentionné dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de conformité du véhicule ou dans la banque de données de la direction de l'immatriculation des véhicules.

8° Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, augmenter ou diminuer ces montants. Cet arrêté doit être confirmé par une loi dans un délai de neuf mois à dater de la publication de l'arrêté. A défaut de confirmation dans le délai précité, l'arrêté cesse de produire ses effets le premier jour du trimestre suivant celui au cours duquel le délai de confirmation expire.

9° Le montant de la cotisation de solidarité déterminé sous 3°, **sous 7°** et sous 8° est rattaché à l'indice santé du mois de septembre 2004 (114,08). Le montant est adapté le 1er janvier de chaque année conformément la formule suivante : le montant de base est multiplié par l'indice santé du mois de septembre de l'année précédent celle durant laquelle le nouveau montant sera applicable et divisé par l'indice santé du mois de septembre 2004.

10° Cette cotisation est payée par l'employeur à l'Office national de Sécurité sociale, dans les

mêmes délais et dans les mêmes conditions que les cotisations de sécurité sociale pour les travailleurs salariés.

Le produit de la cotisation est transmis par l'Office national de Sécurité sociale à l'O.N.S.S.-gestion globale, visé à l'article 5, alinéa 1er, 2°, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Les dispositions du régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment en ce qui concerne les déclarations avec justification des cotisations, les délais en matière de paiement, l'application des sanctions civiles et les dispositions pénales, le contrôle, le juge compétent en cas de contestation, la prescription en matière d'actions judiciaires, le privilège et la communication du montant de la créance de l'Office national de Sécurité sociale, sont applicables.

Sans préjudice de l'application des autres sanctions civiles et des dispositions pénales, l'employeur à l'égard duquel il est établi qu'il n'a pas déclaré un ou plusieurs véhicules soumis à la cotisation de solidarité ou qu'il a commis une ou plusieurs fausses déclarations visant à éluder le paiement de la cotisation ou partie de celui-ci, est redevable d'une indemnité forfaitaire dont le montant est égal au double des cotisations éludées, et dont le produit est transmis par l'Office national de Sécurité sociale à l'O.N.S.S.-gestion globale.

Cette indemnité forfaitaire n'est pas d'application pour la période du 1er janvier 2005 au 31 mars 2006, pour autant que les employeurs aient déclaré les véhicules et effectué le paiement de la cotisation de solidarité y afférente le 30 juin 2006 au plus tard.

Le Roi détermine les conditions dans lesquelles l'organisme perceuteur des cotisations de sécurité sociale peut accorder à l'employeur l'exonération ou la réduction de l'indemnité forfaitaire, pour autant que l'employeur ne se trouve pas dans une des situations décrites à l'article 38, § 30cties, alinéa 1er. Le recours contre la décision de l'organisme perceuteur des cotisations de sécurité sociale concernant l'exonération ou la réduction doit, à peine de déchéance, être introduit dans les trois mois de la notification de la décision.

L'administration des contributions directes ainsi que la direction de l'immatriculation des véhicules sont tenues de fournir aux personnes chargées de l'application de la législation sociale les

mêmes délais et dans les mêmes conditions que les cotisations de sécurité sociale pour les travailleurs salariés.

Le produit de la cotisation est transmis par l'Office national de Sécurité sociale à l'O.N.S.S.-gestion globale, visé à l'article 5, alinéa 1er, 2°, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Les dispositions du régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment en ce qui concerne les déclarations avec justification des cotisations, les délais en matière de paiement, l'application des sanctions civiles et les dispositions pénales, le contrôle, le juge compétent en cas de contestation, la prescription en matière d'actions judiciaires, le privilège et la communication du montant de la créance de l'Office national de Sécurité sociale, sont applicables.

Sans préjudice de l'application des autres sanctions civiles et des dispositions pénales, l'employeur à l'égard duquel il est établi qu'il n'a pas déclaré un ou plusieurs véhicules soumis à la cotisation de solidarité ou qu'il a commis une ou plusieurs fausses déclarations visant à éluder le paiement de la cotisation ou partie de celui-ci, est redevable d'une indemnité forfaitaire dont le montant est égal au double des cotisations éludées, et dont le produit est transmis par l'Office national de Sécurité sociale à l'O.N.S.S.-gestion globale.

Cette indemnité forfaitaire n'est pas d'application pour la période du 1er janvier 2005 au 31 mars 2006, pour autant que les employeurs aient déclaré les véhicules et effectué le paiement de la cotisation de solidarité y afférente le 30 juin 2006 au plus tard.

Le Roi détermine les conditions dans lesquelles l'organisme perceuteur des cotisations de sécurité sociale peut accorder à l'employeur l'exonération ou la réduction de l'indemnité forfaitaire, pour autant que l'employeur ne se trouve pas dans une des situations décrites à l'article 38, § 30cties, alinéa 1er. Le recours contre la décision de l'organisme perceuteur des cotisations de sécurité sociale concernant l'exonération ou la réduction doit, à peine de déchéance, être introduit dans les trois mois de la notification de la décision.

L'administration des contributions directes ainsi que la direction de l'immatriculation des véhicules sont tenues de fournir aux personnes chargées de l'application de la législation sociale les

renseignements nécessaires à la bonne perception de cette cotisation. Les modalités de cette transmission sont déterminées par le Roi.

renseignements nécessaires à la bonne perception de cette cotisation. Les modalités de cette transmission sont déterminées par le Roi.

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN

TITEL 3 - SOCIALE ZAKEN

Wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werk nemers

BASISTEKST

HOOFDSTUK IV. - Slot- en overgangsbepalingen

Art. 38, § 3quater

1° Een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever die een voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van zijn werknemer, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig.

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

Onder "voertuig" dient te worden verstaan de gewone voertuigen die behoren tot de categorieën

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP

HOOFDSTUK IV. - Slot- en overgangsbepalingen

Art. 38, § 3quater

1° Een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever die een voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van zijn werknemer, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig.

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

Onder "voertuig" dient te worden verstaan de gewone voertuigen die behoren tot de categorieën

M1 en N1 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoeberekeningen moeten voldoen. De zogenaamde utilitaire voertuigen die beantwoorden aan de definitie van lichte vrachtauto's in de zin van artikel 65, WIB 1992, vallen niet binnen de categorie gewone voertuigen.

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

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

2º In geval van ter beschikking stelling van een voertuig voor het collectief vervoer van werknemers is de bij dit artikel bepaalde solidariteitsbijdrage verschuldigd behalve indien het gaat om een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners waarin gebruikt wordt gemaakt:

a) ofwel van een voertuig, behorend tot de categorie N1, waarin, naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur en voorzover de werkgever bovendien bewijst dat er geen ander privé-gebruik wordt gemaakt van dit voertuig; wanneer het gebruikte voertuig minder dan drie plaatsen bevat of wanneer de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen uit één enkele zitbank of slechts één rij zitplaatsen bestaat, volstaat het dat,

M1 en N1 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoeberekeningen moeten voldoen. De zogenaamde utilitaire voertuigen die beantwoorden aan de definitie van lichte vrachtauto's in de zin van artikel 65, WIB 1992, vallen niet binnen de categorie gewone voertuigen.

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

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

2º In geval van ter beschikking stelling van een voertuig voor het collectief vervoer van werknemers is de bij dit artikel bepaalde solidariteitsbijdrage verschuldigd behalve indien het gaat om een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners waarin gebruikt wordt gemaakt:

a) ofwel van een voertuig, behorend tot de categorie N1, waarin, naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur en voorzover de werkgever bovendien bewijst dat er geen ander privé-gebruik wordt gemaakt van dit voertuig; wanneer het gebruikte voertuig minder dan drie plaatsen bevat of wanneer de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen uit één enkele zitbank of slechts één rij zitplaatsen bestaat, volstaat het dat,

naast de chauffeur, minstens een andere werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur;

b) ofwel van een voertuig, behorend tot de categorie M1 met ten minste vijf plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen, en maximum acht plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen; in dit geval moeten de volgende voorwaarden vervuld zijn:

i) naast de chauffeur zijn gewoonlijk minstens drie werknemers van de onderneming aanwezig gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur,

ii) het voertuig moet geïdentificeerd zijn overeenkomstig de door de Koning bepaalde procedure op voorstel van de Nationale Arbeidsraad of, bij gebrek aan een voorstel van de Nationale Arbeidsraad geformuleerd voor 15 februari 2006, op voorstel geformuleerd voor 1 april 2006 door het paritair comité waarvan de werkgever afhangt, op het niveau van de onderneming als dienend voor het collectief vervoer van werknemers van de onderneming en indien de werkgever daarenboven bewijst dat er geen ander privé-gebruik van dit voertuig is. Bij gebrek aan een voorstel geformuleerd door de Nationale Arbeidsraad en het paritair comité waarvan de werkgever afhangt binnen de termijnen bepaald in de vorige zin, kan de Koning, na advies van de Nationale Arbeidsraad, de identificatieprocedure bepalen.

3º Het bedrag van deze bijdrage is afhankelijk van het CO₂-uitstootgehalte van het voertuig, zoals vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen.

Deze maandelijkse bijdrage, die niet minder dan 20,83 euro mag bedragen, wordt forfaitair vastgesteld als volgt:

Voor benzinevoertuigen : ((Y x 9 euro) - 768) : 12;

Voor dieselvoertuigen : ((Y x 9 euro) - 600) : 12;
waarbij Y het CO₂-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig, of in de

naast de chauffeur, minstens een andere werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur;

b) ofwel van een voertuig, behorend tot de categorie M1 met ten minste vijf plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen, en maximum acht plaatsen, de zetel van de chauffeur niet inbegrepen; in dit geval moeten de volgende voorwaarden vervuld zijn:

i) naast de chauffeur zijn gewoonlijk minstens drie werknemers van de onderneming aanwezig gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur,

ii) het voertuig moet geïdentificeerd zijn overeenkomstig de door de Koning bepaalde procedure op voorstel van de Nationale Arbeidsraad of, bij gebrek aan een voorstel van de Nationale Arbeidsraad geformuleerd voor 15 februari 2006, op voorstel geformuleerd voor 1 april 2006 door het paritair comité waarvan de werkgever afhangt, op het niveau van de onderneming als dienend voor het collectief vervoer van werknemers van de onderneming en indien de werkgever daarenboven bewijst dat er geen ander privé-gebruik van dit voertuig is. Bij gebrek aan een voorstel geformuleerd door de Nationale Arbeidsraad en het paritair comité waarvan de werkgever afhangt binnen de termijnen bepaald in de vorige zin, kan de Koning, na advies van de Nationale Arbeidsraad, de identificatieprocedure bepalen.

3º Het bedrag van deze bijdrage is afhankelijk van het CO₂-uitstootgehalte van het voertuig, zoals vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen.

Deze maandelijkse bijdrage, die niet minder dan 20,83 euro mag bedragen, wordt forfaitair vastgesteld als volgt:

Voor benzinevoertuigen : ((Y x 9 euro) - 768) : 12;

Voor dieselvoertuigen : ((Y x 9 euro) - 600) : 12;
waarbij Y het CO₂-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig, of in de

gegevensbank van de dienst voor de inschrijving van de voertuigen.

gegevensbank van de dienst voor de inschrijving van de voertuigen.

De maandelijkse bijdragen, zoals vastgesteld in de vorige leden, alsook in 4° en 7°, worden als volgt verhoogd:

a) de berekende bijdrage: vermenigvuldiging met factor 2,25 vanaf 1 juli 2023, met factor 2,75 vanaf 1 januari 2025, met factor 4,00 vanaf 1 januari 2026 en met factor 5,50 vanaf 1 januari 2027;

b) de minimumbijdrage: verhoging naar 23,41 vanaf 1 januari 2025, naar 25,99 vanaf 1 januari 2026, naar 28,57 vanaf 1 januari 2027 en naar 31,15 vanaf 1 januari 2028.

De in het vorige lid vermelde verhogingen gelden niet voor de voertuigen, aangekocht, gehuurd of geleased vóór 1 juli 2023.

4° De voertuigen met elektrische aandrijving zijn onderworpen aan de in 3° bedoelde maandelijkse minimumbijdrage.

5° De voertuigen waarvoor geen gegevens met betrekking tot de CO2-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de dienst voor inschrijving van de voertuigen worden, indien ze aangedreven worden met een benzinemotor, gelijkgesteld met de voertuigen met een CO2-uitstootgehalte van 182 g/km, en, indien ze aangedreven worden met een dieselmotor, met de voertuigen met een CO2-uitstootgehalte van 165 g/km.

6° Het 5° is niet van toepassing in geval van omvorming van een voertuig behorend tot de categorie M1 in een voertuig behorend tot de categorie N1. In dat geval wordt de solidariteitsbijdrage berekend op basis van het CO2-uitstootgehalte van het voertuig behorend tot de categorie M1.

7° De werkgevers die voertuigen ter beschikking stellen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking lopend op vloeibaar gemaakte petroleumgassen, gemonteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepaling, zijn onderworpen aan de solidariteitsbijdrage die als volgt wordt vastgesteld:

((Y x 9 euro) - 990) : 12;
waarbij Y het CO2-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig of in de

4° De voertuigen met elektrische aandrijving zijn onderworpen aan de in 3° bedoelde maandelijkse minimumbijdrage.

5° De voertuigen waarvoor geen gegevens met betrekking tot de CO2-uitstootgehaltes beschikbaar zijn bij de dienst voor inschrijving van de voertuigen worden, indien ze aangedreven worden met een benzinemotor, gelijkgesteld met de voertuigen met een CO2-uitstootgehalte van 182 g/km, en, indien ze aangedreven worden met een dieselmotor, met de voertuigen met een CO2-uitstootgehalte van 165 g/km.

6° Het 5° is niet van toepassing in geval van omvorming van een voertuig behorend tot de categorie M1 in een voertuig behorend tot de categorie N1. In dat geval wordt de solidariteitsbijdrage berekend op basis van het CO2-uitstootgehalte van het voertuig behorend tot de categorie M1.

7° De werkgevers die voertuigen ter beschikking stellen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking lopend op vloeibaar gemaakte petroleumgassen, **aardgassen of methaan**, gemonteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepaling, zijn onderworpen aan de solidariteitsbijdrage die als volgt wordt vastgesteld:

((Y x 9 euro) - 990) : 12;
waarbij Y het CO2-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig of in de

gegevensbank van de dienst voor inschrijving van de voertuigen.

8° De Koning kan, bij een na overleg in de Ministerraad vastgelegd besluit, de bedragen verhogen of verminderen. Dit besluit moet bij wet bekraftigd worden binnen een termijn van negen maanden te rekenen vanaf de publicatie van het besluit. Bij ontstentenis van bekraftiging binnen voornoemde termijn houdt het besluit op van kracht te zijn vanaf de eerste dag van het kwartaal volgend op dit tijdens welk de bekraftigingstermijn een einde neemt.

9° Het bedrag van de solidariteitsbijdrage bepaald bij het 3° en het 8° is gekoppeld aan het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004 (114,08). Op 1 januari van elk jaar wordt het bedrag aangepast overeenkomstig volgende formule : het basisbedrag wordt vermenigvuldigd met het gezondheidsindexcijfer van de maand september van het jaar voorafgaand aan het jaar tijdens welk het nieuwe bedrag van toepassing zal zijn en gedeeld door het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004.

10° Deze bijdrage wordt door de werkgever betaald aan de Rijksdienst voor sociale zekerheid, binnen dezelfde termijnen en onder dezelfde voorwaarden als de sociale zekerheidsbijdragen voor de werknemers.

De opbrengst van de bijdrage wordt door de Rijksdienst voor sociale zekerheid gestort aan de R.S.Z.-globaal beheer, bedoeld in artikel 5, eerste lid, 2°, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

De bepalingen van de algemene regeling van de sociale zekerheid voor werknemers, met name wat betreft de aangiften met verantwoording van de bijdragen, de betalingstermijnen, de toepassing van de burgerlijke sancties en de strafbepalingen, het toezicht, de bevoegde rechter in geval van betwisting, de verjaring inzake rechtsvorderingen, het voorrecht en de mededeling van het bedrag van de schuldbordering van de Rijksdienst voor sociale zekerheid, zijn van toepassing.

Onverminderd de toepassing van de andere burgerlijke sancties en de strafbepalingen, is de werkgever ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat hij één of meerdere voertuigen onderworpen aan de solidariteitsbijdrage niet heeft aangegeven of ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat hij

gegevensbank van de dienst voor inschrijving van de voertuigen.

8° De Koning kan, bij een na overleg in de Ministerraad vastgelegd besluit, de bedragen verhogen of verminderen. Dit besluit moet bij wet bekraftigd worden binnen een termijn van negen maanden te rekenen vanaf de publicatie van het besluit. Bij ontstentenis van bekraftiging binnen voornoemde termijn houdt het besluit op van kracht te zijn vanaf de eerste dag van het kwartaal volgend op dit tijdens welk de bekraftigingstermijn een einde neemt.

9° Het bedrag van de solidariteitsbijdrage bepaald bij het 3°, **het 7°** en het 8° is gekoppeld aan het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004 (114,08). Op 1 januari van elk jaar wordt het bedrag aangepast overeenkomstig volgende formule : het basisbedrag wordt vermenigvuldigd met het gezondheidsindexcijfer van de maand september van het jaar voorafgaand aan het jaar tijdens welk het nieuwe bedrag van toepassing zal zijn en gedeeld door het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004.

10° Deze bijdrage wordt door de werkgever betaald aan de Rijksdienst voor sociale zekerheid, binnen dezelfde termijnen en onder dezelfde voorwaarden als de sociale zekerheidsbijdragen voor de werknemers.

De opbrengst van de bijdrage wordt door de Rijksdienst voor sociale zekerheid gestort aan de R.S.Z.-globaal beheer, bedoeld in artikel 5, eerste lid, 2°, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

De bepalingen van de algemene regeling van de sociale zekerheid voor werknemers, met name wat betreft de aangiften met verantwoording van de bijdragen, de betalingstermijnen, de toepassing van de burgerlijke sancties en de strafbepalingen, het toezicht, de bevoegde rechter in geval van betwisting, de verjaring inzake rechtsvorderingen, het voorrecht en de mededeling van het bedrag van de schuldbordering van de Rijksdienst voor sociale zekerheid, zijn van toepassing.

Onverminderd de toepassing van de andere burgerlijke sancties en de strafbepalingen, is de werkgever ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat hij één of meerdere voertuigen onderworpen aan de solidariteitsbijdrage niet heeft aangegeven of ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat hij

één of meerdere valse aangiften heeft gedaan om de betaling van de bijdrage of een deel ervan te onduiken, een forfaitaire vergoeding verschuldigd waarvan het bedrag gelijk is aan het dubbel van de ontdoken bijdragen, en waarvan de opbrengst door de Rijksdienst voor sociale zekerheid wordt gestort aan het R.S.Z.-globaal beheer.

Deze forfaitaire vergoeding is niet van toepassing voor de periode van 1 januari 2005 tot 31 maart 2006, voor zover de werkgevers ten laatste op 30 juni 2006 de voertuigen aangegeven hebben en de desbetreffende solidariteitsbijdrage betaald hebben.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het inningsorganisme van de socialezekerheidsbijdragen de werkgever vrijstelling of vermindering mag verlenen van de vaste vergoeding, voor zover de werkgever zich niet in een van de in artikel 38, § 30cties, eerste lid, beschreven situaties bevindt. Het beroep tegen de beslissing van het inningsorganisme van de socialezekerheidsbijdragen inzake vrijstelling of vermindering dient, op straffe van verval, te worden ingesteld binnen drie maanden na de kennisgeving van de beslissing.

De administratie der directe belastingen, evenals de dienst voor inschrijving van de voertuigen dienen de personen belast met de toepassing van de sociale wetgeving de nodige informatie te verstrekken voor de correcte inning van deze bijdrage. De modaliteiten voor deze overdracht van informatie worden bepaald door de Koning.

één of meerdere valse aangiften heeft gedaan om de betaling van de bijdrage of een deel ervan te onduiken, een forfaitaire vergoeding verschuldigd waarvan het bedrag gelijk is aan het dubbel van de ontdoken bijdragen, en waarvan de opbrengst door de Rijksdienst voor sociale zekerheid wordt gestort aan het R.S.Z.-globaal beheer.

Deze forfaitaire vergoeding is niet van toepassing voor de periode van 1 januari 2005 tot 31 maart 2006, voor zover de werkgevers ten laatste op 30 juni 2006 de voertuigen aangegeven hebben en de desbetreffende solidariteitsbijdrage betaald hebben.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het inningsorganisme van de socialezekerheidsbijdragen de werkgever vrijstelling of vermindering mag verlenen van de vaste vergoeding, voor zover de werkgever zich niet in een van de in artikel 38, § 30cties, eerste lid, beschreven situaties bevindt. Het beroep tegen de beslissing van het inningsorganisme van de socialezekerheidsbijdragen inzake vrijstelling of vermindering dient, op straffe van verval, te worden ingesteld binnen drie maanden na de kennisgeving van de beslissing.

De administratie der directe belastingen, evenals de dienst voor inschrijving van de voertuigen dienen de personen belast met de toepassing van de sociale wetgeving de nodige informatie te verstrekken voor de correcte inning van deze bijdrage. De modaliteiten voor deze overdracht van informatie worden bepaald door de Koning.