

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2019

1^{er} octobre 2019

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le Code des impôts sur
les revenus 1992 afin d'accorder
une réduction d'impôt pour les dépenses
d'équipements de sécurité liés à l'utilisation
d'un véhicule ainsi que les dépenses
de formation à la conduite**

(déposée par Mme Catherine Fonck et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2019

1 oktober 2019

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek van
de inkomstenbelastingen 1992 teneinde
belastingvermindering te verlenen voor
de uitgaven voor veiligheidsuitrusting
bij het gebruik van een voertuig, alsook
voor de uitgaven voor een rijopleiding**

(ingediend door mevrouw Catherine Fonck c.s.)

RÉSUMÉ

Il est incontestable que les équipements de sécurité liés à l'usage d'un véhicule, tel les sièges pour enfants, les vêtements spéciaux pour motocyclistes ou encore les casques pour cyclistes, diminuent la gravité des lésions en cas d'accident. La formation à la conduite d'un véhicule est également de nature à contribuer à la sécurité routière.

Les auteurs de la présente proposition de loi envisagent de modifier le Code des impôts sur les revenus 1992 afin d'introduire une réduction d'impôt pour les dépenses d'équipements de sécurité liés à l'utilisation d'un véhicule ainsi que les dépenses de formation à la conduite.

SAMENVATTING

Het staat vast dat veiligheidsuitrusting bij het gebruik van een voertuig, zoals kinderstoeltjes, speciale motorkledij of nog, fietshelmen, de ernst van het ongevalsletsel verminderen. Ook het volgen van een rijopleiding kan bijdragen tot de verkeersveiligheid.

De indieners van dit wetsvoorstel willen het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wijzigen om belastingvermindering in te stellen voor de uitgaven voor veiligheidsuitrusting bij het gebruik van een voertuig, alsook voor de uitgaven voor een rijopleiding.

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 54 0216/001.

Dans son rapport présenté lors des États généraux de la Sécurité routière 2007 du 12 mars 2007 derniers, la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) proposait au gouvernement de se fixer pour objectif de ne pas dépasser 500 tués sur les routes par an en Belgique d'ici 2015 et de prendre les mesures nécessaires pour y parvenir. Il s'agit de la priorité numéro 1.

Les auteurs de la proposition de loi tiennent à prendre en compte la recommandation faite par la Commission fédérale pour la Sécurité routière, adressée tout spécialement aux responsables politiques, d'accorder à la sécurité routière l'importance justifiée par le "coût" exorbitant payé par les victimes de la route en matière de souffrances et de douleurs, ainsi que par le coût économique et social des accidents de la routes.

Dans de nombreux accidents – c'est le cas pour plus de 50 % des accidents impliquant un deux-roues motorisé – le facteur principal de l'accident est le conducteur d'un autre véhicule. Aussi, le seul moyen de se prémunir contre l'erreur de conduite d'un autre lorsque toute manœuvre d'évitement ou de freinage est impossible et que l'accident est inéluctable, est de munir au mieux les véhicules ainsi que leurs passagers d'équipements de sécurité optimaux.

Les équipements de sécurité liés à l'utilisation d'un véhicule, tels les sièges pour enfants, les vêtements spéciaux pour motocyclistes ou encore les casques pour cyclistes, diminuent la gravité des lésions en cas d'accident.

Ainsi, il est démontré que l'utilisation d'un siège pour enfant contribue à réduire d'environ 71 % le nombre de décès de nourrissons et de 54 % celui des jeunes enfants transportés en voiture.

Pour les motocyclistes, le port de vêtements de sécurité (veste, pantalon, gants, bottes) constitue la seule et unique protection en cas de chute. Le port du casque permet, quant à lui, de réduire, dans 69 % des cas d'accidents, la gravité des blessures à la tête, dans 50 % des cas, le nombre de lésions mortelles à la tête pour ces mêmes usagers. S'il est manifeste que ces équipements de sécurité diminuent la gravité des

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over het wetsvoorstel DOC 54 0216/001.

Toen de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2007 verslag uitbracht, stelde zij de regering voor in België tegen 2015 naar minder dan 500 verkeersdoden per jaar te streven en daartoe de nodige maatregelen te treffen. Het gaat om prioriteit nr. 1.

De indieners van dit wetsvoorstel willen beslist rekening houden met de specifiek door de FCVV aan de politici gerichte aanbeveling om aan de verkeersveiligheid het belang te hechten dat ze verdient op grond van de buitensporige "kosten" die de verkeersslachtoffers aan lijden en pijn betalen, alsook op grond van de economische en maatschappelijke kosten van de verkeersongevallen.

Bij talrijke ongevallen – dit is zo voor meer dan 50 % van de ongevallen waarbij een tweewielig motorvoertuig betrokken is – is de hoofdfactor van het ongeval de bestuurder van een ander voertuig. Als voorts elk uitwijk- of remmanoeuvre onmogelijk is en het ongeval onvermijdelijk blijkt, is het enige middel om zich tegen de rijfout van een ander te beveiligen de voertuigen én hun passagiers zo goed mogelijk van optimale veiligheidsuitrusting te voorzien.

Veiligheidsuitrusting bij het gebruik van voertuigen, zoals kinderzitjes in de auto, motorkledij of een fietshelm, verkleint de kans op ernstige verwondingen bij een ongeval.

Zo blijkt dat het gebruik van een kinderzitje het aantal doden bij baby's en jonge kinderen met respectievelijk 71 % en 54 % vermindert.

Voor motorrijders biedt alleen veiligheidskledij (jas, broek, handschoenen, laarzen) bescherming bij een valpartij. Een helm verkleint dan weer de kans op ernstige hoofdletsels in 69 % van de ongevallen, en beperkt in 50 % van die gevallen het aantal dodelijke hoofdletsels. Veiligheidsuitrusting vermindert ontegensprekelijk de ernst van de letsels bij een ongeval, maar de uitgaven voor veiligheidskledij (motorpak, handschoenen, laarzen

lésions en cas d'accident, il n'en reste pas moins que l'administration fiscale considère pourtant que les frais de vêtements (combinaison, gants, bottes, etc.) ne peuvent être pris en considération à titre de frais professionnels. Le casque restant, par contre, déductible comme frais professionnel.

Les vêtements de sécurité pour le haut du corps (hors casques) réduisent ou empêchent les blessures dans 64,6 % des cas d'accident et les vêtements du bas du corps réduisent ou empêchent les blessures dans 61,3 % des accidents. Les chaussures adaptées au conducteur réduisent ou empêchent dans 48,7 % des cas d'accident une blessure au pied tout comme les gants adaptés dans 43,5 % des cas d'accidents.

Le port du casque dans 68,7 % des accidents de motocyclettes et de cyclomoteurs a pu empêcher ou atténuer des blessures. Chez les cyclomotoristes, il ressort d'une enquête demandée par KBC Banque & Assurances, que la commotion cérébrale est l'une des conséquences les plus courantes, dans 55 % des accidents les impliquant.

Le port du casque à vélo réduit quant à lui de 63 % à 88 % le risque de traumatisme crânien ou cérébral.

Certaines études attestent qu'il existe un lien entre le niveau de revenu et l'utilisation d'équipements spéciaux de sécurité. Bien qu'aucune statistique n'existe au niveau belge, on peut raisonnablement considérer que le coût élevé de certains équipements de sécurité est de nature à dissuader certains à s'équiper.

Pour les passagers et les utilisateurs de motocyclettes, vélos, rollers, le port correct d'un équipement adapté se raréfie dans des proportions alarmantes (52 % des utilisateurs de motocyclettes ne portent pas correctement leur casque, 83 % de l'ensemble des personnes concernées n'utilisent pas de pantalon spécifique à la moto). Ce faible taux d'équipement s'explique en partie par le prix conséquent de l'équipement pour un jeune conducteur ou pour un passager généralement occasionnel.

De plus, les casques s'ils sont globalement portés ne sont pas toujours adaptés à la morphologie de leur utilisateur ni correctement ajustés et en bon état, surtout chez les passagers et les conducteurs de 50 cm³. Si le parc de motocyclettes et de cyclomoteurs est régulièrement renouvelé, les casques eux ne le sont pas forcément malgré leur vétusté ou le fait qu'ils ne soient plus adaptés. Ainsi, il n'est pas rare de rouler avec un casque acquis d'occasion, trouvé dans le grenier de son grand-père ayant le cas échéant déjà reçu un choc lors d'un accident antérieur qui le rend désormais inefficace

enzovoort) zijn vooralsnog niet als beroepskosten aftrekbaar, in tegenstelling tot de uitgaven voor een helm.

Veiligheidskledij voor het bovenlichaam (behalve de helm) voorkomt of beperkt letsels in 64,6 % van de ongevallen, terwijl kledij voor het onderlichaam letsels voorkomt of beperkt in 61,3 % van de ongevallen. Aangepast schoeisel voorkomt of beperkt voetverwondingen in 48,7 % van de ongevallen, terwijl aangepaste handschoenen handletsels voorkomen of beperken in 43,5 % van de ongevallen.

In 68,7 % van de ongevallen met een motorfiets of een bromfiets voorkwam of beperkte de helm hoofdletsels. Ongevallen met bromfietzers resulteren in 55 % van de gevallen in hersenletsels, zo blijkt uit een enquête in opdracht van KBC Bank & Verzekeringen.

Fietzers die een helm dragen, verkleinen de kans op een schedel- of hersenletsel dan weer met 63 % à 88 %.

Bepaalde studies tonen een verband aan tussen het inkomenspeil en het gebruik van speciale veiligheidsuitrusting. Hoewel hierover geen Belgische cijfers bestaan, valt het aan te nemen dat de soms hoge prijs van de veiligheidsuitrusting mensen van de aankoop ervan doet afzien.

De passagiers en gebruikers van bromfietsen, fietsen en rollers dragen in alarmerende mate almaar minder een correct aangepaste uitrusting (52 % van de bromfietzers draagt zijn helm niet naar behoren, 83 % van de betrokkenen draagt geen speciale motorbroek). Dat povere uitrustingsniveau valt gedeeltelijk te verklaren door de forse prijs van die uitrusting voor een jonge bestuurder of voor een over het algemeen sporadisch meerrijdende passagier.

Zo er al helmen worden gedragen, zijn die voorts niet altijd aangepast aan de vorm van het hoofd van hun gebruiker, noch correct bijgesteld en in goede staat, vooral bij de passagiers en bestuurders van 50 cc-bromfietsen. Terwijl het bromfietsen- en motorfietsenpark geregeld wordt vernieuwd, gebeurt dat niet noodzakelijkerwijs met de helmen, ook al zijn ze oud en niet langer aangepast. Zo wordt niet zelden gereden met een tweedehands gekochte helm, of een die werd aangetroffen op opa's zolder en die in voorkomend geval bij een vroeger ongeval reeds een schok heeft

en terme de sécurité. Ce n'est pas le tout d'informer les conducteurs de deux-roues sur ce point, et plus particulièrement les jeunes, encore faut-il favoriser l'acquisition d'un tel équipement.

Enfin, exception faite du casque, les normes propres aux équipements de sécurité pour deux-roues sont inexistantes, les normes NF EN 13594 et 13595 n'étant actuellement destinées qu'aux professionnels (et non obligatoires). Imposer le port d'un équipement, comme c'est déjà le cas avec le casque, semble à ce jour difficile à accepter, notamment pour ceux pour qui le deux-roues est avant tout un moyen de transport pratique et sans contraintes.

Essayer de faire prendre conscience du risque encouru à circuler sans protection particulière, par le biais des campagnes de l'IBSR, des moto-écoles, des différentes associations comme fedemot ou des assurances est une bonne chose mais cela dépend peut être encore trop de la bonne volonté de l'utilisateur qui, en outre, selon le véhicule employé motorisé ou non, selon la cylindrée éventuelle de celui-ci, n'est pas toujours visé par les différentes campagnes.

Une solution alternative prévue par la présente proposition de loi est de passer par un système d'incitation au port d'un équipement complet et adapté, par le biais fiscal.

Il semble également nécessaire de mieux former et informer les conducteurs à la conduite adéquate la plus sécurisante.

En effet, le quatrième objectif contenu dans le Rapport de la Commission fédérale pour la Sécurité routière est de développer une éducation à la sécurité routière. La connaissance du Code de la route et l'apprentissage du comportement routier doivent être intégrés dans l'enseignement de façon structurelle. Un environnement routier intrinsèquement sûr suppose que tous les usagers soient correctement informés. Cela implique un processus d'apprentissage qui dure toute la vie, à commencer par l'école primaire jusqu'aux cours de recyclage pour seniors.

Dans ce cadre, les dépenses en vue de suivre des cours de conduite, un stage de maîtrise automobile ou un cours de recyclage sont également de nature à contribuer à la sécurité routière. Or, dans ce cas aussi, il semble que certaines personnes fassent l'économie d'une telle dépense pour des raisons économiques.

opgevangen, waardoor hij voortaan ondoeltreffend is op veiligheidsvlak. Het volstaat niet de bestuurders van tweewielers – inzonderheid de jongeren – daarvan op de hoogte te brengen, ook de aankoop van dergelijke uitrusting moet worden bevorderd.

Tot slot bestaan, met uitzondering van die voor de helm, geen specifieke normen voor veiligheidsuitrusting voor tweewielers, aangezien de normen NF EN 13594 en 13595 momenteel alleen voor beroepsmensen gelden (en niet dwingend zijn). Het dragen ervan verplichten, zoals thans het geval is met de helm, lijkt vandaag moeilijk aanvaardbaar, met name voor wie een tweewieler vooral een praktisch vervoermiddel zonder beperkingen is.

Het is een goede zaak dat via de campagnes van het BIVV, de motorrij scholen, de diverse verenigingen zoals Fedemot of de verzekeringsmaatschappijen wordt geprobeerd mensen bewust te maken van het risico voor wie die zich zonder bijzondere bescherming op de weg begeeft. Toch rekenen dergelijke campagnes misschien nog steeds te vaak op de goede wil van de gebruiker, en overigens richten ze zich niet altijd op alle gebruikers, ongeacht of hun voertuig al dan niet gemotoriseerd is en ongeacht de eventuele cilinderinhoud ervan.

Dit wetsvoorstel voorziet in een alternatieve oplossing, die bestaat in een regeling om fiscaal het dragen van een volledige en aangepaste uitrusting te bevorderen.

Voorts lijkt het noodzakelijk de bestuurders beter op te leiden tot en voor te lichten over aangepast en veilig rijgedrag.

De vierde doelstelling die is vervat in het Verslag van de Federale Commissie Verkeersveiligheid is immers met name verkeersveiligheidsonderwijs. De kennis van het verkeersreglement en het aanleren van passend verkeersgedrag moeten structureel in het onderwijs worden ingebed. Een intrinsiek veilige verkeersomgeving onderstelt dat alle gebruikers vooraf correct zijn voorgelicht. Dat impliceert een levenslang leerproces, dat begint op de lagere school en doorloopt tot en met de bijscholingscursussen voor senioren.

In dat kader kan de verkeersveiligheid ook mede worden bevorderd via de uitgaven voor rijlessen of een rijvaardigheidscursus. Ook in dat geval blijkt een aantal mensen om economische redenen op een soortgelijke aankoop te besparen.

Les auteurs considèrent que les pouvoirs publics doivent encourager ce type de dépenses. Ils proposent donc de modifier le Code des impôts sur les revenus 1992 afin d'introduire une réduction d'impôt pour les dépenses d'équipements de sécurité liés à l'utilisation d'un véhicule ainsi que les dépenses de formation à la conduite.

La formation à la conduite d'un véhicule s'inscrit très logiquement dans le souci d'accroître la sécurité routière. Ainsi, tous les conducteurs de tous les véhicules roulant sont visés par la présente proposition de loi quels que soient les types de formations: celles dispensées par auto-écoles, l'IBSR, toute ASBL agréée et reconnue ou encore un centre d'apprentissage de conduite défensive. Même les conducteurs qui n'ont pas besoin de permis tels que les conducteurs de cyclomoteurs classe A, par exemple, et qui désirent suivre une formation qualifiante peuvent par ce biais suivre une formation également. Les conducteurs en ordre de permis peuvent également profiter de cette réduction d'impôt dans le cadre d'une formation de recyclage par exemple.

Cette réduction d'impôt répond en outre à la septième des huit priorités contenues dans le rapport de la Commission fédérale pour la Sécurité routière à savoir "impliquer tous les citoyens". Il s'agit d'inciter tous les acteurs, y compris les usagers individuels, à entreprendre eux-mêmes des actions. Cet objectif est rencontré par la présente proposition de loi: la réduction d'impôt proposée vise à inciter un maximum de personnes à acheter des équipements de sécurité adéquats ou à participer à une formation complémentaire sécurisante en vue de diminuer le nombre de lésions corporelles dues à des accidents de la circulation.

La réduction d'impôt est calculée au taux moyen spécial et est limitée à 250 euros par période imposable. La réduction d'impôt maximale est obtenue lorsque le contribuable effectue des dépenses qualifiantes durant l'exercice pour un montant compris entre 625 euros et 832,5 euros en fonction de son taux moyen spécial de l'exercice qui oscille entre 30 et 40 %.

Les caractéristiques des dépenses qui donnent lieu à la réduction seront précisées par le Roi sur proposition du ministre qui a la Mobilité dans ses attributions et ce afin de permettre, entre autres, une adaptation constante

De indieners menen dat de overheid dergelijke aankopen moet aanmoedigen. Daarom stellen zij voor het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 dusdanig te wijzigen dat een belastingvermindering wordt ingesteld voor de aankoop van veiligheidsuitrustingen voor het gebruik van voertuigen, alsook voor de kosten van een rijopleiding.

De rijopleiding past in het streven om de verkeersveiligheid te verhogen, en dat is volkomen logisch. Dit wetsvoorstel heeft dan ook betrekking op alle bestuurders van alle in het verkeer zijnde voertuigen, ongeacht het soort van opleiding (verstrekkt door een autorijsschool, het BIVV, elke erkende en vergunde vzw, of een opleidingscentrum voor defensief rijden). Zelfs de bestuurders die niet over een rijbewijs moeten beschikken, zoals bijvoorbeeld de bestuurders van bromfietsen klasse A, en die een vormingsopleiding willen volgen, kunnen zulks ook via die weg doen. Ook de bestuurders mét een rijbewijs komen voor die belastingvermindering in aanmerking, bijvoorbeeld als ze een bijscholingscursus volgen.

Die belastingvermindering komt bovendien tegemoet aan het zevende van de acht actiepunten die zijn opgenomen in het Charter voor een veiliger verkeer van de Federale Commissie Verkeersveiligheid: "Iedereen betrekken". Het ligt in de bedoeling alle actoren, met inbegrip van de individuele weggebruikers, ertoe aan te sporen zelf in actie te treden. Dit wetsvoorstel ligt in het verlengde daarvan: de in uitzicht gestelde belastingvermindering beoogt zoveel mogelijk mensen ertoe aan te zetten passende veiligheidsuitrusting te kopen dan wel deel te nemen aan een aanvullende veiligheidsopleiding, teneinde het aantal verkeersongevallen met lichamelijke letsels te doen dalen.

De belastingvermindering wordt berekend tegen de bijzondere gemiddelde aanslagvoet en is beperkt tot 250 euro per belastbare periode. Ze bedraagt het maximum wanneer de belastingplichtige tijdens het aanslagjaar een opleiding bekostigt gaande van 625 euro tot 832,5 euro, naar gelang van de bijzondere gemiddelde aanslagvoet van dat jaar, die schommelt tussen 30 en 40 %.

De voorwaarden waaraan die kosten moeten voldoen om in aanmerking te komen voor de belastingvermindering, zullen nader door de Koning worden bepaald, op voorstel van de minister die bevoegd is voor Mobiliteit. Zulks maakt het onder meer mogelijk de voorwaarden met betrekking tot die kosten permanent aan te passen

des conditions de dépenses en fonction des innovations technologiques des équipementiers.

Catherine FONCK (cdH)
Vanessa MATZ (cdH)
Georges DALLEMAGNE (cdH)
Maxime PRÉVOT (cdH)
Josy ARENS (cdH)

aan de technologische innovaties die de producenten van de uitrusting doorvoeren.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans le titre II, chapitre III, section première du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré une sous-section *Il·l·c·i·e·s bis*, comprenant un article 145⁵⁰, rédigée comme suit:

“Sous-section *Il·l·c·i·e·s bis*. Réduction pour les dépenses en vue d'équipements de sécurité liés à l'usage d'un véhicule automoteur ainsi que les dépenses de formation à la conduite.

Art. 145⁵⁰

Il est accordé une réduction d'impôt pour les dépenses énumérées ci-après qui sont effectivement payées pendant la période imposable:

1° dépenses pour équipements de sécurité liés à l'utilisation d'un véhicule répondant aux conditions fixées par le Roi sur proposition du ministre qui a la Mobilité dans ses attributions;

2° dépenses de formation à la conduite d'un véhicule répondant aux conditions fixées par le Roi sur proposition du ministre qui a la Mobilité dans ses attributions.

Le montant total de la réduction d'impôt ne peut excéder 250 euros par période imposable.

La réduction d'impôt n'est pas applicable aux dépenses qui sont prises en considération à titre de frais professionnels.”.

4 juillet 2019

Catherine FONCK (cdH)
Vanessa MATZ (cdH)
Georges DALLEMAGNE (cdH)
Maxime PRÉVOT (cdH)
Josy ARENS (cdH)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In titel II, hoofdstuk III, afdeling I, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een onderafdeling *Il·l·c·i·e·s bis* ingevoegd, die een artikel 145⁵⁰ omvat, dat luidt als volgt:

“Onderafdeling *Il·l·c·i·e·s bis*. Vermindering voor uitgaven voor veiligheidsuitrustingen bij het gebruik van een motorrijtuig en voor uitgaven voor rijopleiding.

Art. 145⁵⁰

Er wordt een belastingvermindering verleend voor de volgende uitgaven die tijdens het belastbare tijdperk werkelijk zijn betaald voor:

1° veiligheidsuitrustingen bij het gebruik van een voertuig dat beantwoordt aan de door de Koning op voorstel van de voor Mobiliteit bevoegde minister bepaalde voorwaarden;

2° een opleiding om een voertuig te besturen dat beantwoordt aan de door de Koning op voorstel van de voor Mobiliteit bevoegde minister bepaalde voorwaarden.

Het totaal van de belastingvermindering mag per belastbaar tijdperk niet meer dan 250 euro bedragen.

De belastingvermindering is niet van toepassing op uitgaven die in aanmerking genomen zijn als beroepskosten.”.

4 juli 2019