

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 octobre 2021

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

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
M. **Joris VANDENBROUCKE****SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	12
III. Discussion des articles et votes.....	50

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

001: Projet de loi.

002: Amendements.

Voir aussi:

004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 oktober 2021

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

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Joris VANDENBROUCKE****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	12
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	50

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

001: Wetsontwerp.

002: Amendementen.

Zie ook:

004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

05355

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

A. — Titulaires / Vaste leden:

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

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

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

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

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

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

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du mercredi 22 septembre 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la coordination de la Lutte contre la fraude, souhaite situer le contexte du projet à l'examen en guise d'introduction.

Tout d'abord, le ministre voudrait s'attarder sur le fait qu'aujourd'hui, 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. Ces dernières années, la part des véhicules d'entreprise n'a cessé de croître dans les ventes de véhicules, raison pour laquelle près de 700 000 véhicules d'entreprise circulent actuellement. En outre, les véhicules d'entreprise sont utilisés plus intensivement pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et pour les déplacements à des fins privées, ce qui représente quelque 6 000 kilomètres supplémentaires par an. Selon une étude publiée dans la revue *"Brussels Studies"* en 2019, plus de trois déplacements sur dix entre le domicile et le lieu de travail à Bruxelles seraient effectués à bord de véhicules d'entreprise.

La fiscalité automobile actuelle a, entre autres, contribué à faire baisser les émissions moyennes de CO₂ des véhicules d'entreprise nouvellement acquis en-deçà de celles des véhicules privés. Ainsi, le choix porte plus rapidement sur une version purement électrique et les voitures qui émettent encore du CO₂ sont également plus économiques en moyenne.

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. C'est toutefois insuffisant au regard des objectifs climatiques européens à atteindre d'ici 2030.

La question se pose en outre de savoir s'il y a une marge suffisante pour rendre énergiquement plus

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft het voorliggende wetsontwerp besproken in eerste lezing tijdens haar vergadering van woensdag 22 september 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding, wenst even de context te schetsen bij het voorliggende ontwerp bij wijze van inleiding.

Eerst en vooral wil de minister stilstaan bij het feit dat vandaag de dag het fiscaal en sociaal regime voor bedrijfswagens een interessante alternatieve verloning vormt 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 onder andere toe bijgedragen dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van een nieuw aangeschafte bedrijfswagen lager ligt dan die van een privéwagen. Zo wordt er sneller gekozen voor een puur elektrische 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 bedrijfswagens 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

efficacités des véhicules dotés d'un moteur à combustion, en tenant compte certainement de la popularité grandissante des modèles plus gros, comme les SUV.

Compte tenu du nombre élevé des véhicules d'entreprise et de leur usage intensif, et compte tenu de la diminution pas assez rapide de leurs émissions moyennes de CO₂, une modification drastique de la fiscalité automobile s'impose. La part des voitures à moteur à combustion, même combinées à un moteur électrique et à un accumulateur, devra diminuer à un rythme accéléré d'ici à 2030 au profit de voitures sans émissions de 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 pour lesquels la Belgique est encore entièrement responsable.

Le projet à l'examen a donc pour but d'accélérer le verdissement de notre parc de véhicules d'entreprise. À partir de 2026, tous les nouveaux véhicules devront 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 roulent (partiellement) au combustible fossile. L'avantage complémentaire sur le plan fiscal et social sera toutefois entièrement supprimé.

Afin de faciliter ce passage à un parc de véhicules (d'entreprise) sans émission carbone, des mesures sont également prises pour stimuler l'investissement dans l'achat et l'installation d'infrastructures de recharge connexes, en plus de la voiture elle-même.

Dans ce contexte, ce soutien ne se limite pas aux voitures particulières, mais se focalise également sur le trafic de poids lourds et à ses possibilités de conduite à zéro émission.

Ces mesures s'inscrivent 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.

verbrandingsmotor, zeker rekening houdend met de toegenomen populariteit van grotere modellen als de SUV.

Gezien het hoge aantal bedrijfswagens en hun intensieve 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 wetsontwerp ingezet op een versnelde vergroening van het 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.

Teneinde deze switch naar een koolstofemissievrij (bedrijfs)wagenpark bijkomend te faciliteren, worden ook maatregelen genomen om naast de wagen op zich ook een investeringsboost te genereren voor wat betreft de aankoop en plaatsing van bijhorende laadinfrastructuur.

In dat kader wordt deze ondersteuning niet alleen beperkt tot personenwagens, maar wordt er ook gekeken naar het zwaar vrachtverkeer en de mogelijkheden daar om zero-emissie te rijden.

Deze maatregelen sluiten eveneens aan bij het federale energiebeleid dat beoogt de milieu-impact van de 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 ons land beschikt zich in elektrische vorm bevindt (bijvoorbeeld windenergie en zonnecellen). Het betreft dus een sleutelement in de energie-omslag en bij het bereiken van de 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 ontwerp van wet heeft het potentieel om die broeikasgasemissies te reduceren tot bijna nul in 2030.

Si, à l'issue de la période de leasing ou d'utilisation, les véhicules d'entreprise sans émission carbone se retrouvent dans le parc automobile privé en Belgique, la réduction d'émission est encore plus élevée. Dans ce cas, le présent avant-projet de loi entraîne une réduction de plus de 3 % des émissions belges non-ETS pour 2030.

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.

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 % pour 2030 a été raté de 23 points de pourcentage. Pour ces raisons, le PNEC prévoit déjà une politique complémentaire, telle que verdir 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, celle-ci 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 % 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 %, l'on peut s'attendre à un objectif non-ETS plus élevé pour 2030.

Avec le projet de loi à l'examen, 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.

Le ministre développe ensuite les différentes mesures fiscales présentées aux membres de la commission dans le projet de loi à l'examen.

Als de koolstofemissievrije bedrijfswagens na afloop van de leasing- of gebruikperiode doorschuiven naar het privéwagenvak in België is de emissiereductie nog hoger. Dan zorgt dit wetsontwerp voor een reductie van meer dan 3 % van de Belgische non-ETS-emissies tegen 2030.

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

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 % met 23 procentpunten wordt gemist. Het NEKP voorziet om die reden al in bijkomend beleid, zoals het vergroenen en emissievrij maken van het bedrijfswagenvak. Dit wetsontwerp maakt dat voornemen uit het NEKP concreet.

In de beoordeling van het NEKP door de Europese Commissie vermeldt ze expliciet 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 % te geraken.

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

Met dit wetsontwerp 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.

Hierna zal de minister verder ingaan op de verschillende fiscale maatregelen die aan de leden van deze commissie worden voorgelegd in dit wetsontwerp.

A. Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone

Dans le présent chapitre, un verdissement accéléré de notre parc de véhicules d'entreprise est mis en œuvre. Tous les nouveaux véhicules devront à partir de 2026 rouler sans émission carbone pour pouvoir encore bénéficier d'un traitement fiscal avantageux. Il n'en résulte aucune interdiction proprement dite concernant les véhicules d'entreprise qui roulent (partiellement) au combustible fossile. L'avantage connexe sur le plan fiscal sera toutefois entièrement supprimé.

Concrètement, les véhicules d'entreprise acquis à partir du 1^{er} janvier 2026 et ayant des émissions de CO₂ supérieures à zéro ne seront plus déductibles pour l'employeur. Les véhicules d'entreprise sans émission carbone acquis au cours de cette année resteront fiscalement déductibles à 100 %.

Dans cette logique, la déductibilité des frais forfaitaires de 0,15 euro par kilomètre liés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne sera maintenue, à partir de 2026, que pour les véhicules sans émission carbone.

Tout comme à l'occasion de l'introduction du régime fiscal concernant les cartes carburant en 2016, cette mesure est étendue à l'impôt des personnes morales.

Afin d'éviter que le régime des véhicules d'entreprise ne devienne moins cher qu'aujourd'hui, car il va de soi que toutes les voitures de société devront à long terme être des véhicules sans émission carbone, une trajectoire sera élaborée; selon cette trajectoire, la déduction de frais pour les véhicules d'entreprise sans émission carbone sera limitée pendant la période allant de 2027 à 2031.

Les véhicules d'entreprise sans émission carbone acquis en 2027 seront déductibles à 95 %, ceux acquis en 2028 à 90 %, ceux acquis en 2029 à 82,5 %, ceux acquis en 2030 à 75 % et ceux acquis à partir de 2031 à 67,5 %.

Pour les véhicules d'entreprise qui auront été acquis avant le 1^{er} juillet 2023, un régime transitoire est prévu et le régime de déduction fiscale actuel restera d'application.

Ce sera également le cas pour les véhicules d'entreprise acquis entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, mais la déductibilité fiscale sera plafonnée à 75 % en 2025, à 50 % en 2026 et à 25 % en 2027. Par ailleurs, les limites inférieures de 40 et 50 %, respectivement applicables aux véhicules qui émettent

A. Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark

Via dit hoofdstuk wordt ingezet op een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark. Alle nieuwe bedrijfswagens zullen vanaf 2026 koolstofemissievrij moeten rijden, opdat ze nog een gunstige 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 vlak zal wel volledig verdwijnen.

Concreet zullen vanaf 1 januari 2026 aangeschafte bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar zijn voor de werkgever. Koolstofemissievrije bedrijfswagens aangeschaft in dat jaar blijven voor 100 % fiscaal aftrekbaar.

In afstemming hierop zal de forfaitaire kostenafrek van 0,15 euro per kilometer voor de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling vanaf 2026 ook slechts voor koolstofemissievrije wagens gelden.

Net als onder andere bij de invoering van de fiscale regeling rond de tankkaarten in 2016, wordt deze maatregel ook doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting.

Om te vermijden dat het regime van de bedrijfswagens goedkoper wordt ten opzichte van vandaag, doordat natuurlijk op termijn alle bedrijfswagen koolstofemissievrij moeten zijn, wordt er een traject uitgetekend waarbij de kostenafrek voor koolstofemissievrije bedrijfswagens wordt beperkt in de periode van 2027 tot 2031.

Koolstofemissievrije bedrijfswagens aangeschaft in 2027 zullen voor 95 % fiscaal aftrekbaar zijn, die aangeschaft in 2028 voor 90 %, die aangeschaft in 2029 voor 82,5 %, die aangeschaft in 2030 voor 75 %, en die aangeschaft vanaf 2031 voor 67,5 %.

Voor bedrijfswagens die aangeschaft zijn vóór 1 juli 2023 wordt in een overgangsregime voorzien en zal de huidige fiscale aftrekregeling van toepassing blijven.

Voor bedrijfswagens aangeschaft tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 zal dit eveneens het geval zijn, maar wordt de fiscale aftrekbaarheid in 2025 afgetopt op 75 %, in 2026 op 50 % en in 2027 op 25 %. Tevens vallen de ondergrenzen van 40 % en 50 % weg voor respectievelijk de wagens die minstens 200g CO₂ per

au minimum 200 grammes de CO₂ par kilomètre et à ceux qui émettent moins de 200 grammes de CO₂ par kilomètre, seront également supprimées.

À partir de 2028, ces véhicules d'entreprise relèveront de la nouvelle réglementation en vertu de laquelle les véhicules d'entreprise ayant des émissions de CO₂ supérieures à zéro ne seront plus déductibles.

Bien entendu, ce scénario de sortie n'est applicable qu'aux véhicules avec émission de CO₂. Seront fiscalement déductibles à 100 % les frais professionnels liés à l'usage d'un véhicule sans émission carbone acheté, pris en leasing ou pris en location entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025; ce sera également le cas pour les véhicules sans émission carbone achetés, pris en leasing ou pris en location en 2026.

Pour les véhicules hybrides rechargeables acquis à partir du 1^{er} janvier 2023, la déductibilité fiscale des frais d'essence ou de diesel sera limitée à un maximum de 50 % à partir du 1^{er} janvier 2023, pour stimuler davantage l'utilisation du moteur électrique.

B. Bornes de recharge

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

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 du projet de loi à l'examen), 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 s'inscrivent dans le plan de relance du gouvernement financé par le Fonds de relance de l'Union européenne. Elles sont par conséquent limitées aux investissements dans des bornes de recharge réalisés sur la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024.

1. Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Une déduction majorée de frais pour les amortissements des bornes de recharge intelligentes accessibles au public dans lesquelles il a été investi dans la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2024 est instaurée par le biais de ce chapitre. Le taux de déduction sera

kilomètre uitstoten en deze die minder dan 200g CO₂ per kilometer uitstoten.

Vanaf 2028 zullen deze bedrijfswagens onder de nieuwe regeling vallen waarbij bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar zullen zijn.

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 % fiscaal aftrekbaar zijn.

Voor vanaf 1 januari 2023 aangeschafte oplaadbare hybride voertuigen zal vanaf 1 januari 2023 de fiscale aftrekbaarheid van de benzine- of dieselkosten beperkt worden tot maximum 50 % om zo het gebruik van de elektromotor extra aan te moedigen.

B. Laadpalen

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 dit wetsontwerp) en een verhoogde kostenaf trek 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.

1. Verhoogde kostenaf trek voor laadstations voor elektrische wagens

Via dit hoofdstuk wordt een verhoogde kostenaf trek ingevoerd voor de afschrijvingen van publiek toegankelijke intelligente laadstations waarin is geïnvesteerd in de periode van 1 september 2021 tot 31 augustus 2024. Het aftrekpercentage zal 200 % bedragen voor de

de 200 % pour les amortissements des investissements réalisés dans la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 décembre 2022. Le taux de déduction est diminué à 150 % pour les amortissements des investissements réalisés dans la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 août 2024.

Par borne de recharge intelligente, on entend une borne de recharge où le temps de charge et la capacité de charge doivent pouvoir être commandés par un système de gestion de l'énergie.

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. Le but est en effet d'investir dans des bornes de recharge qui sont à l'épreuve du temps et qui peuvent contribuer utilement à une gestion et une utilisation plus efficaces de l'énergie.

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 soit pendant les heures d'ouverture habituelles de l'entreprise, soit durant 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, lequel se chargera de lister la borne sur eafo.eu.

Enfin, 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 auprès du SPF Finances.

2. Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Ce chapitre instaure une réduction de l'impôt des personnes physiques et de l'impôt des non-résidents 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 (comme propriétaire ou locataire). Une borne de recharge installée par le contribuable lui-même n'est pas prise en considération pour la réduction d'impôt.

La réduction d'impôt proposée a pour objectif d'encourager la recharge d'un véhicule électrique à domicile, et

afschrijvingen van investeringen gedaan in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022. Het aftrekpercentage wordt verlaagd naar 150 % voor de afschrijvingen van investeringen gedaan in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024.

Met een intelligent laadstation wordt een laadstation bedoeld waarbij de laadtijd en het laadvermogen door een energiebeheersysteem gestuurd moeten kunnen worden.

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 door te voorzien in flexibiliteit. Het is immers de bedoeling dat er wordt geïnvesteerd in laadstations die *futureproof* zijn en effectief een nuttige bijdrage kunnen leveren aan een efficiënter energiebeheer- en gebruik.

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.

Tot slot wordt de verhoogde aftrek 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.

2. Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Via dit hoofdstuk wordt een belastingvermindering in de personenbelasting en de belasting niet-inwoners ingevoerd voor de uitgaven die de belastingplichtige heeft betaald voor de aankoop en plaatsing van een laadstation op het adres waar hij zijn woonplaats (als eigenaar of huurder) gevestigd heeft. Een door de belastingplichtige zelf geplaatst laadstation komt hierbij niet in aanmerking.

De voorgestelde belastingvermindering heeft als doel om het thuis opladen van een elektrisch voertuig aan

de rendre l'investissement dans une borne de recharge plus réalisable en termes de coûts.

En encourageant au 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 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.

La borne de recharge doit être une borne de recharge intelligente et ne peut utiliser que de l'électricité verte. Cette dernière condition est remplie lorsque l'alimentation de la borne de recharge est fournie sur la base d'un contrat d'électricité 100 % 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 visées à l'alinéa 1^{er} sont faites.

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 %. Ce taux tombe à 30 % pour les dépenses payées en 2023, et à 15 % pour les dépenses payées au cours de la période du 1^{er} janvier 2024 au 31 août 2024 inclus.

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. La réduction d'impôt ne pourra également être accordée qu'une seule fois à un contribuable.

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 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 laadinfrastructuren 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.

Het laadstation moet intelligent zijn en mag enkel gebruik maken van groene stroom. Aan die laatste voorwaarde is voldaan wanneer de stroom wordt geleverd op basis van een 100 % groene stroomcontract of door eigen hernieuwbare energie (of een mix van beide) op 1 januari van het aanslagjaar verbonden met het belastbaar tijdperk waarin de betreffende uitgaven zijn gedaan.

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 %. Dat tarief daalt naar 30 % voor de uitgaven die worden betaald in 2023 en naar 15 % voor de uitgaven betaald in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 augustus 2024.

Het bedrag van de uitgaven waarvoor een belastingvermindering kan worden verleend, is beperkt tot 1 500 euro per laadpaal en per belastingplichtige. De belastingvermindering zal ook slechts één keer aan een belastingplichtige kunnen worden verleend.

C. 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

Comme indiqué précédemment, le projet à l'examen ne se limite pas aux voitures particulières. En effet, le verdissement est également envisagé pour le transport routier lourd. Des efforts en matière de climat y sont également nécessaires.

Dans ce chapitre, une déduction pour investissement majorée pour l'achat de camions sans émission carbone (à l'état neuf) et l'installation d'infrastructure de recharge pour l'hydrogène et de bornes de rechargement électrique pour camions sans émission carbone est instaurée.

Le taux de cette déduction pour investissement est fixé à:

- 35 % en 2023;
- 29,5 % en 2024;
- 24 % en 2025;
- 18,5 % en 2026; et
- 13,5 % à partir de 2027.

Cette mesure est budgétairement compensée par une réduction limitée de l'exonération actuelle du droit d'accise spécial pour le diesel professionnel. Actuellement, on bénéficie d'une exonération du droit d'accise spécial d'un montant de 247,6158 euros/1 000 litres lorsque ce gasoil est utilisé à 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.

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

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

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

Zoals eerder gezegd is dit ontwerp niet louter en alleen beperkt tot personenwagens. Er wordt immers ook gedacht aan een vergroening op het niveau van het zwaar vrachtvervoer. Ook daar zijn klimaatinspanningen noodzakelijk.

Via dit hoofdstuk wordt dan ook een verhoogde investeringsaftrek ingevoerd voor de aankoop van koolstofemissievrije vrachtwagens (in nieuwe staat) en de installatie van tankinfrastructuur voor waterstof en van elektrische laadinfrastructuur voor koolstofemissievrije vrachtwagens.

Het tarief voor deze investeringsaftrek bedraagt:

- 35 % in 2023;
- 29,5 % in 2024;
- 24 % in 2025;
- 18,5 % in 2026; en
- 13,5 % vanaf 2027.

Deze maatregel wordt budgettair gecompenseerd met een beperkte afbouw van de bestaande vrijstelling van de bijzondere accijns voor professionele diesel. Dit geniet momenteel van een vrijstelling van accijns ten belope van 247,6158 euro/1 000 liter wanneer deze gasolie wordt gebruikt voor 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 kunnen de budgettaire kosten van de geplande investeringsaftrek worden gefinancierd. Hierbij wordt bovendien een signaal gegeven om het gebruik van fossiele brandstoffen te ontmoedigen en investeringen in ecologische alternatieven aan te moedigen.

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

Momenteel wordt de levering van elektriciteit via laadpalen beschouwd als distributie van elektriciteit waardoor diegenen die deze elektriciteit verkopen of afstaan

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.

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

Comme le projet à l'examen implique une réforme étalée sur plusieurs années, le gouvernement a jugé nécessaire d'inscrire une évaluation obligatoire dans la législation. Outre cette évaluation obligatoire, le gouvernement a accepté d'organiser un suivi permanent.

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 sur 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 de chiffres détaillés sur toutes ces questions.

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}, du CIR 92.

tijdens het volledige leveringsproces als distributeur worden beschouwd, met de bijhorende verplichtingen inzake accijnzen.

Aan deze problematiek wordt tegemoetgekomen door het voorstel om de programmawet 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 ontplooiing van de elektromobilitéit verder te faciliteren, om rechtszekerheid te bieden aan de betrokken operatoren en om administratieve lasten te vermijden zonder wijziging aan de belastbare basis.

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

Gezien dit wetsontwerp een hervorming inhoudt die zich uitspreidt over verschillende jaren, heeft de regering het noodzakelijk geacht een verplichte evaluatie in te schrijven in de wetgeving. Los van dit verplicht evaluatiemoment, is er binnen de regering wel afgesproken om een constante monitoring te organiseren.

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 brandstofaccijnzen 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.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Joy Donné (N-VA) relève que le dossier à l'examen a déjà été débattu dans les médias au printemps, lorsque le gouvernement a exposé sa décision initiale. Les différentes positions sont donc connues. Son groupe soutient également la réduction des émissions et l'écologisation du parc automobile. La principale critique de son groupe porte sur la manière dont cette transition est gérée, et plus particulièrement sur le scénario de suppression progressive des voitures à moteur à combustion ou des voitures hybrides.

L'intervenant constate en outre que des chiffres budgétaires ne figurent nulle part dans le projet de loi à l'examen. Celui-ci prévoit pourtant une profonde réforme de la fiscalité automobile pour une période de 10 ans, réforme qui aura un impact considérable sur les recettes fiscales des pouvoirs publics et dès lors sur le cadre budgétaire également. Le vice-premier ministre peut-il prévoir une estimation esquissant l'évolution année par année de l'impact budgétaire? Le vice-premier ministre peut-il également indiquer quels chiffres ont été fournis à l'Inspection des Finances? Quel est pour le moment le taux de déduction moyen des voitures de société? À quel montant s'élèvent les dépenses non admises après déduction de l'avantage de toute nature dans les différents impôts sur les revenus? Combien rapportera la hausse de la cotisation de solidarité?

S'agissant du calendrier, l'intervenant signale que le délégué fait observer dans une réponse au Conseil d'État (DOC 55 2170/001, p. 59) que la date du 1^{er} janvier 2026 n'a pas été choisie au hasard, mais que le gouvernement tient compte des estimations du marché de l'automobile en ce qui concerne l'accessibilité de voitures électriques abordables ainsi que leur autonomie. Ces estimations sont basées sur une compétitivité dans le domaine du prix catalogue ainsi que dans le domaine de l'autonomie en 2025/2026 par rapport au moteur à combustion.

Le ministre est-il en mesure de documenter cette "estimation" de manière à ce que l'intervenant sache à tout le moins sur quels chiffres le gouvernement se base? Il sera ainsi en mesure de juger en 2025/2026 si l'estimation était précise. Quelle valeur catalogue le vice-premier ministre prévoit-il en 2025/2026 pour la version électrique des voitures de société les plus populaires? Quelle autonomie prévoit le vice-premier ministre pour l'alternative électrique des voitures de société les plus populaires?

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Joy Donné (N-VA) merkt op dat er reeds in het voorjaar in de media een discussie heeft plaatsgevonden toen de regering haar initiële beslissing toelichtte. De verschillende standpunten zijn bijgevolg gekend. Zijn fractie staat eveneens achter de uitstootreducties en de vergroening van het wagenpark. Zijn fractie heeft voornamelijk kritiek op de wijze waarop deze transitie wordt aangestuurd en meer in het bijzonder met betrekking tot het uitdoofscenario voor wagens met een verbrandingsmotor of hybride wagens.

Daarnaast stelt de spreker vast dat er in het voorliggende wetsontwerp nergens begrotingscijfers worden opgenomen. Nochtans voorziet dit wetsontwerp in een ingrijpende hervorming van de autofiscaliteit voor een periode van 10 jaar. Deze hervorming zal een belangrijke impact hebben op de fiscale inkomsten van de overheid en dus ook op het budgettaire kader. Kan de vice-eersteminister voorzien in een raming die jaar per jaar de evolutie van de budgettaire impact schetst? Kan de vice-eersteminister ook laten weten welke cijfers aan de Inspectie van Financiën zijn bezorgd? Wat is op dit ogenblik het gemiddelde aftrekpercentage van bedrijfswagens? Hoeveel bedragen de verworpen uitgaven na aftrek van het voordeel alle aard in de verschillende inkomstenbelastingen? Hoeveel zal de verhoging van de solidariteitsbijdrage opbrengen?

Met betrekking tot de timing merkt de spreker op dat de gemachtigde in een antwoord aan de Raad van State (DOC 55 2170/001, blz. 59) opmerkt dat de datum van 1 januari 2026 niet lukraak gekozen is maar dat de regering rekening houdt 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 het gebied van de catalogusprijs alsook op het gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 ten aanzien van de fossiele verbrandingsmotor.

Kan de minister die "inschatting" documenteren zodat de spreker ten minste weet op welke cijfers de regering zich baseert zodat de spreker in 2025/2026 kan oordelen of de inschatting accuraat was? Welke cataloguswaarde verwacht de vice-eersteminister in 2025/2026 voor de elektrische versie van de meest populaire bedrijfswagens? Welk rijbereik verwacht de vice-eersteminister voor het elektrische alternatief van de meest populaire bedrijfswagens?

S'agissant de l'objectif climatique, l'intervenant signale que le Conseil d'État s'interroge dans son avis au sujet des données chiffrées utilisées par le gouvernement. Le Conseil d'État indique ainsi que: "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". (DOC 55 2170/001, p. 59-60). Le vice-premier ministre est-il en mesure de donner plus de précisions au sujet de l'utilisation des données du 1^{er} juillet 2023 et du 31 décembre 2025 pour l'abandon progressif des véhicules ayant un moteur à combustion ou des voitures hybrides? Pourquoi la limitation de déductibilité de l'achat de diesel et d'essence pour des voitures hybrides sera limitée à 50 % à partir du 1^{er} janvier 2023 tandis que les frais d'achat seront limités à partir du 1^{er} juillet 2023? Cela signifie dès lors que deux régimes différents coexisteront au cours d'une même année (pour ceux qui ont une comptabilité par année civile). Pourquoi le gouvernement opte-t-il pour cette méthode?

L'intervenant regrette la complexité de la législation en projet. Il constate que les entreprises ne vont pas seulement devoir appliquer les nouvelles règles fiscales mais de surcroît joindre une annexe à la déclaration fiscale pour que les pouvoirs publics puissent se faire une idée des dépenses non admises, de l'avantage de toute nature, des accises sur les carburants et de la TVA non déductible.

L'intervenant observe en outre que ce gouvernement introduit systématiquement une majoration d'impôt larvée à chaque réforme. Il n'en va pas autrement de la réforme proposée de la fiscalité automobile. Il renvoie en outre à cet égard au fait que l'on passera des normes d'émissions NEDC à WLTP, ce qui conduira en tout cas à une majoration de 20 % des taxes automobiles au niveau fédéral sur les voitures neuves de société immatriculées à partir du 1^{er} septembre 2021, et ce, tant pour les employeurs que pour les travailleurs salariés et indépendants. La Région flamande a, par contre, recalculé, fin de l'année passée (2020), la formule pour les taxes flamandes de circulation et de mise en circulation de manière à ce que le passage à une valeur WLTP plus élevée soit neutre du point de vue budgétaire.

En outre, le flou est total quant aux taxes que le gouvernement fédéral entend appliquer à la consommation d'électricité. S'il sait qu'au moins un milliard d'euros d'accises disparaîtront lorsque l'électrification aura atteint sa vitesse de croisière, l'intervenant n'a aucune idée, en revanche, des nouvelles taxes qui seront prélevées sur les nouveaux carburants qui alimenteront les voitures. Cette question est particulièrement pertinente, dès lors

Met betrekking tot de klimaatdoelstelling, wijst de spreker erop dat de Raad van State in zijn advies vragen heeft bij het cijfermateriaal dat door de regering wordt gehanteerd. Zo stelt de Raad van State dat: "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." (DOC 55 2170/001, blz. 59-60). Kan de vice-eersteminister meer toelichting verschaffen bij het gebruik van de data van 1 juli 2023 en 31 december 2025 voor de uitfasering van voertuigen met een verbrandingsmotor of hybride wagens? Waarom wordt voor de aftrekbeperking van de aankoop van diesel en benzine voor hybride wagens beperkt tot 50 % vanaf 1 januari 2023 terwijl de aankoopkosten worden beperkt vanaf 1 juli 2023? Dit betekent dus dat er twee verschillende regelingen zijn voor hybride wagens in één jaar (voor wie een boekjaar per kalenderjaar heeft). Waarom kiest de regering voor deze werkwijze?

De spreker betreurt de complexiteit van de voorgestelde wetgeving. Hij stelt vast dat de bedrijven niet alleen de nieuwe fiscale regels gaan moeten toepassen maar ook nog eens een bijlage bij de belastingaangifte gaan moeten voegen opdat de overheid een idee zou kunnen vormen van de verworpen uitgaven, het voordeel alle aard, de brandstofaccijnzen en de niet aftrekbare btw.

Bovendien stelt de spreker vast dat deze regering steevast een sluipende belastingverhoging introduceert bij elke hervorming. De voorgestelde hervorming van de autofiscaliteit is in deze niet anders. Hij verwijst hierbij bovendien naar de aanpassing van de uitstootnormen van NEDC naar WLTP waardoor op federaal niveau de autobelastingen sowieso met 20 % zullen toenemen en dit zowel voor werkgevers, als werknemers en zelfstandigen en dit voor nieuwe bedrijfswagens die ingeschreven worden vanaf 1 september 2021. Het Vlaams Gewest daarentegen heeft eind vorig jaar (2020) de formule voor de Vlaamse verkeersbelasting en belasting op in-verkeerstelling herrekend zodat de overschakeling naar de hogere WLTP-waarde budgettair neutraal gebeurt.

Daarnaast is er geen enkele duidelijkheid over de heffingen die de federale regering wil plaatsen op het elektriciteitsverbruik. Er zal voor minstens 1 miljard euro aan accijnzen wegvallen eenmaal de elektrificatie op kruissnelheid is maar de spreker heeft geen zicht op de nieuwe heffingen die zullen geheven worden op de nieuwe brandstof waarmee de wagens zullen rijden. Dit is bijzonder pertinent aangezien de elektriciteitsfactuur

que la facture d'électricité peut être de plus considérée comme un impôt déguisé.

L'intervenant fait observer que les véhicules équipés d'un moteur à combustion ou d'un moteur hybride seront de plus en plus pénalisés dans les années 2023, 2024 et 2025. Il constate toutefois qu'il n'existe pas d'alternatives équivalentes, de sorte que les travailleurs appartenant aux catégories des plus bas salaires risquent d'être les dindons de la farce.

À cela s'ajoute encore le problème de la piètre infrastructure de recharge pour charger ces véhicules d'entreprises. Devant l'absence de véhicules électriques similaires, les travailleurs concernés seront obligés d'acquérir un véhicule plus cher pour bénéficier du même confort de conduite nécessaire dans le cadre de l'exercice de leur profession. En outre, ces travailleurs vivent souvent en ville dans un appartement et n'ont donc pas la possibilité de recourir au régime avantageux pour aménager une infrastructure de recharge et pouvoir charger leur véhicules à proximité de leur domicile.

C'est pourquoi son groupe a présenté les amendements n^{os} 2 à 4 (DOC 55 2170/003) afin de maintenir la déduction actuelle pour les voitures de société hybrides jusqu'en 2026. Ce faisant, une alternative équivalente et durable sera mise à la disposition des travailleurs appartenant à la catégorie des bas salaires qui ne disposent pas d'une borne de recharge privée. Il s'agit d'une correction sociale, qui ne fera en aucun cas obstacle à l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à l'horizon 2030.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) fait observer que le verdissement des véhicules d'entreprise était abordé pour la première fois au Parlement en octobre 2019, il y a près de deux ans, en commission Énergie et Climat pour être précis. Il s'agissait de la proposition de loi déposée par Egbert Lachaert (DOC 55 0399/001) et de la proposition de loi déposée par M. Jef Van den Bergh (DOC 55 0653/001).

Le gouvernement de l'époque se trouvait en période d'affaires courantes et l'une des questions était: que vont faire les Verts?

C'est une thématique qui touche les écologistes. L'analyse écologiste du système des voitures salaires est qu'elle cumule trois problèmes:

— tout d'abord, un problème de mobilité, car ces voitures roulent généralement aux heures de pointe et parcourent beaucoup plus de kilomètres privés qu'une voiture privée;

steeds meer en meer kan beschouwd worden als een verdoken belastingbrief.

De spreker merkt op dat de wagens met een verbrandingsmotor of een hybride motor in de jaren 2023, 2024 en 2025 in toenemende mate worden gepenaliseerd. Hij stelt echter vast dat er geen gelijkwaardige alternatieven bestaan waardoor vooral de werknemers in de lagere looncategorieën de dupe dreigen te worden.

Bovendien stelt zich hier bovenop ook nog het probleem van de gebrekkige laadinfrastructuur om die bedrijfswagens op te laden. Wegens een gebrek aan gelijkaardige elektrische wagens zullen deze werknemers verplicht worden om een duurdere wagen aan te schaffen teneinde hetzelfde rijcomfort te hebben dat noodzakelijk is in het kader van de uitoefening van hun werk. Bovendien wonen deze werknemers vaak in de stad en in een appartement waardoor zij niet beschikken over de mogelijkheid om gebruik te maken van de voordelige regeling om laadinfrastructuur aan te leggen en hun wagen te kunnen laten opladen vlakbij hun woonst.

Vandaar dat zijn fractie de amendementen nrs. 2 tot 4 (DOC 55 2170/003) heeft ingediend teneinde het systeem van de aftrek voor hybride wagens tot 2026 te behouden zoals het thans bestaat. Op die manier zal er voor de werknemers in de lagere loonklassen die niet over een eigen laadpaal beschikken een gelijkwaardig en duurzaam alternatief bestaan. Het betreft een sociale correctie die op geen enkele wijze de doelstelling van de CO₂-reductie tegen 2030 in het gedrang zal brengen.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) merkt op dat in oktober 2019, bijna 2 jaar geleden, de vergroening van de bedrijfswagens voor het eerst werd besproken in het parlement, met name in de commissie Energie en Klimaat. Het betrof een wetsvoorstel van de heer Egbert Lachaert (DOC 55 0399/001) en een wetsvoorstel van de heer Jef Van den Bergh (DOC 55 0653/001).

De toenmalige regering bevond zich toen in een periode van lopende zaken, en één van de vragen was: wat gaan de groenen doen?

Het is een thema dat de ecologisten niet onberoerd laat. De groene analyse van het systeem van de salariswagens is dat het een optelsom is van drie problemen:

— vooreerst een mobiliteitsprobleem, want die wagens rijden vaker in de spits en doen aanzienlijk meer privékilometers dan een particuliere wagen;

— ensuite, un problème climatique et environnemental car ce sont souvent des voitures plus lourdes qui, en raison des kilomètres supplémentaires, émettent plus de CO₂ et causent plus de pollution atmosphérique;

— et un problème social, parce qu'une partie des travailleurs (principalement les plus hauts revenus) cotisent moins et que ce manque à gagner doit par conséquent être réparti sur l'ensemble des travailleurs.

Les écologistes avaient fait cette analyse avant les élections et celle-ci n'a pas changé dans l'intervalle.

La question qui s'est posée alors était la suivante: le groupe Ecolo-Groen va-t-il coopérer à un projet qui s'attaque à l'un des trois problèmes, ou uniquement à un projet qui s'attaque aux trois à la fois? Le groupe Ecolo-Groen a alors fait le choix de participer de manière constructive à une proposition qui s'attaque à au moins un des trois problèmes. L'intervenant a travaillé avec Egbert Lachaert et Jef Van den Bergh pour faire converger les propositions vers une proposition que tous les partis concernés peuvent soutenir et cette proposition a également été examinée avec d'autres partis. Au final, les différents partis concernés ont abouti à un texte qui est devenu la base de ce qui a été repris par le gouvernement et qui vient d'être présenté par le vice-premier ministre.

Entre-temps, de nombreux spécialistes et faiseurs d'opinion ont donné leur avis sur cette proposition.

Le secteur automobile a indiqué que, d'ici 2025, les véhicules électriques seraient semblables aux véhicules fonctionnant grâce à des énergies fossiles, tant en ce qui concerne leur prix que leurs performances. Le projet de loi à l'examen accorde encore une année supplémentaire au marché, et n'entrera en vigueur qu'en 2026. C'est pourquoi l'intervenant ne souhaite pas inscrire les véhicules hybrides dans le dispositif, contrairement à M. Donné. Nous devons cesser de commercialiser des demi-solutions. Il s'agit d'un choix clair qui est annoncé bien à l'avance, et le marché indique qu'il y sera préparé. C'est pourquoi le législateur doit aujourd'hui aller un peu plus loin.

Le secteur du leasing a indiqué qu'il était en train d'élaborer de nouveaux modèles d'entreprise afin de déterminer comment ces véhicules électriques pourront ensuite atterrir sur le marché des véhicules d'occasion.

L'association internationale *Mobility and Environment* a souligné que cette mesure constituait la mesure en faveur du climat la plus importante que la Belgique ait

— een klimaat- en milieuprobleem want het zijn vaak zwaardere wagens en ook omwille van de extra kilometers stoten zij meer CO₂ uit en zorgen zij voor meer luchtvervuiling;

— en een sociaal probleem, omdat een deel van de werknemers (meestal beter verdienenden) minder bijdragen, waardoor dat verdeeld wordt over de schouders van alle werknemers.

Die analyse hadden de ecologisten gemaakt voor de verkiezingen, en die analyse is ondertussen niet veranderd.

De vraag die zich toen stelde is: werkt de Ecolo-Groen-fractie mee aan een project dat één van de drie problemen aanpakt, of werkt de Ecolo-Groen-fractie alleen mee aan een project dat alles tegelijk aanpakt? De Ecolo-Groen-fractie heeft toen de keuze gemaakt om constructief mee te werken aan een voorstel dat tenminste één van de drie problemen aanpakt. De spreker heeft samen met de heren Egbert Lachaert en Jef Van den Bergh gewerkt om de voorstellen te laten convergeren tot een voorstel waar alle betrokken partijen allemaal konden achter staan en dat voorstel werd ook getoetst met andere partijen. En uiteindelijk zijn de verschillende betrokken partijen tot iets gekomen dat de basis werd voor wat door de regering werd opgepikt en wat zonet werd voorgesteld door de vice-eersteminister.

Ondertussen hebben veel specialisten en opiniemakers hun mening gegeven over het voorstel.

De automobielsector heeft gezegd dat tegen 2025 de elektrische wagen gelijkwaardig zou zijn aan de fossiele wagen, zowel wat betreft prijs als prestaties. Het voorliggende wetsontwerp geeft de markt nog een jaar extra, en treedt pas in voege in 2026. En dus wil de spreker in tegenstelling tot de heer Donné geen hybride wagens meer opnemen in de regeling. Men moet stoppen met halfslachtige oplossingen in de markt te zetten. Dit is een duidelijke keuze. Ze wordt ruim op voorhand aangekondigd, en de markt zegt dat ze er klaar voor zal zijn. En dus moeten de beleidsmakers thans een tandje extra bijsteken.

De leasingsector heeft gezegd dat ze bezig is met nieuwe zakenmodellen over hoe die elektrische wagens nadien als tweedehands op de markt kunnen worden gezet.

Een internationale vereniging als *Mobility and Environment* heeft gezegd dat deze maatregel de belangrijkste klimaatmaatregel is die België in de voorbije 10 jaar

prise au cours des dix dernières années. L'intervenant est fier de faire partie de l'équipe qui met une telle mesure en œuvre.

Les deux autres problèmes du système des voitures salaires sont la mobilité et l'aspect social. Le gouvernement actuel œuvre à l'élaboration d'une réforme fiscale dont l'objectif sera de transformer les formes de rémunération alternatives en une rémunération en euros. Cet objectif est inscrit tel quel dans l'accord de gouvernement et les travaux à cette fin ont déjà débuté. La thématique à l'examen y sera de nouveau abordée. Mais il convient de faire en sorte que ces voitures-salaires contribueront au moins à l'amélioration de la qualité de l'air, surtout dans les villes, et à la diminution des émissions de CO₂ aussi longtemps qu'elles seront en circulation.

En ce qui concerne les accises, l'intervenant souligne que les recettes des accises sur les carburants fossiles diminuent de toute manière: en effet, les voitures consomment toujours moins de carburant et l'utilisation de carburants fossiles sera totalement interdite tôt ou tard. Cette mesure pourrait accélérer quelque peu cette tendance à la baisse des recettes.

Mais les accises ont une spécificité dès lors qu'elles constituent des taxes qui frappent des produits dont on veut décourager la vente: l'alcool, les cigarettes et les carburants fossiles. On souhaite donc en réalité que les accises rapportent le moins de recettes possibles, car cela attesterait de l'efficacité de la stratégie visant à décourager les consommateurs d'acheter ces produits. Empêcher l'application d'une mesure en raison de son incidence négative sur le rendement des accises va dès lors totalement à l'encontre de l'objectif intrinsèque desdites accises.

L'intervenant souscrit toutefois à l'idée de compenser la baisse des recettes provenant des accises. Mais cette solution ne devra pas figurer dans une réglementation relative aux voitures de société. Elle devra être globale et faire l'objet d'un débat distinct.

M. Ahmed Laaouej (PS) souligne que le projet de loi à l'examen appelle des questions. L'intervenant souligne surtout l'importance d'évaluer le caractère redistributif du projet de loi à l'examen sur la base d'une analyse de ses répercussions pour les différents déciles de revenus.

L'intervenant évoque ensuite la déduction qu'il est prévu d'accorder aux entreprises pour la mise en place de bornes de recharge. L'intervenant demande qui fixera les frais accessoires acceptables. La construction ou la rénovation d'un parking pourra-t-elle être totalement

heeft genomen. De spreker is fier dat hij deel kan uitmaken van de ploeg die zo'n maatregel uitvoert.

En wat betreft de 2 andere problemen van het systeem van salarismotoren: de mobiliteit en het sociale aspect. Deze regering maakt werk van een belastinghervorming waarbij het de bedoeling is om alternatieve verloningsvormen om te buigen naar verloning in euro's. Dat staat zo in het regeerakkoord en de werkzaamheden daarover zijn reeds gestart. Het thema zal daar opnieuw aan bod komen. Maar laat men ervoor zorgen dat zolang die motoren hier nog rijden, dat ze tenminste bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, vooral in de steden, en aan het verminderen van de CO₂-uitstoot.

Met betrekking tot de accijnzen merkt de spreker op dat de opbrengsten afkomstig uit accijnzen op fossiele brandstoffen sowieso dalen: de auto's worden zuiniger, en vroeg of laat zal het gebruik van fossiele brandstoffen helemaal verboden worden. Deze maatregel zal de daling mogelijk wat versnellen.

Maar accijnzen zijn een speciaal beestje: het is een belasting die je heft op een product waarvan je de verkoop wil ontmoedigen: alcohol, sigaretten, fossiele brandstof. Dus eigenlijk wil men zo weinig mogelijk opbrengst uit accijns, want dat betekent dan dat het ontmoedigingsbeleid werkt. Een maatregel tegenhouden omwille van het negatieve effect op de opbrengsten uit accijnzen is dus helemaal de wereld op z'n kop.

De spreker schaart zich echter wel achter het idee dat er een compensatie moet gevonden worden voor de dalende inkomsten uit accijnzen. Maar die oplossing moet niet komen uit een regeling voor bedrijfswagens. Die oplossing moet globaal zijn en is onderwerp van een aparte discussie.

De heer Ahmed Laaouej (PS) merkt op dat het voorliggende wetsontwerp een aantal vragen oproept. Hierbij onderstreept hij vooral het belang om het herverdelend karakter van het voorliggende wetsontwerp te evalueren op basis van een analyse van de impact op de verschillende inkomensdecilen.

Daarnaast haakt de spreker in op de aftrekbaarheid van de laadpalen voor bedrijven waarbij hij graag wil vernemen wie de aanvaardbare bijkomende kosten zal bepalen. Zal de bouw of renovatie van een parking helemaal kunnen gelijkgesteld worden aan de bijkomende

assimilée à des frais accessoires? Fixera-t-on un montant maximum de frais accessoire à ne pas dépasser? L'intervenant souligne aussi l'importance de l'incidence budgétaire potentielle des nombreuses mesures inscrites dans le projet de loi à l'examen. Il indique que l'administration fiscale dispose de suffisamment d'expertise pour évaluer cette incidence budgétaire.

Ensuite, l'intervenant demande au ministre si celui-ci a une idée du nombre de bornes de recharge qui pourraient être installées par des particuliers. Comment l'administration fiscale vérifiera-t-elle ensuite si l'ensemble des dossiers relatifs à l'installation de bornes de recharge qui ont été introduits respectent les exigences de la loi? Le ministre prendra-t-il des mesures suffisantes pour prévenir toute surcharge de travail éventuelle au sein de l'administration fiscale?

En ce qui concerne les bornes de recharge installées par les entreprises, l'intervenant se demande si ces bornes doivent également être accessibles au grand public. En outre, est-il possible d'installer plusieurs bornes de recharge par foyer, ou y a-t-il un nombre maximal de bornes par ménage?

En ce qui concerne les modalités pratiques de l'installation d'une borne de recharge, l'intervenant s'interroge sur la faisabilité de cette installation dans les zones fortement urbanisées où l'espace (de stationnement) est insuffisant pour installer une borne de recharge pour chaque ménage, ainsi que sur les conflits de compétence potentiels avec les autorités régionales. Par ailleurs, le membre souhaiterait savoir s'il est possible pour un propriétaire de refuser à son locataire l'installation d'une borne de recharge.

Enfin, le membre souligne l'importance d'évaluer les nombreuses dispositions du projet de loi à l'examen afin de s'assurer que les catégories de revenus les plus aisées ne sont pas les seules à bénéficier des diverses mesures fiscales favorables. Comment le ministre va-t-il identifier et combattre les éventuels effets secondaires?

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) souligne que, pour son groupe, l'électrification des voitures de société est du pur *greenwashing*. Elle maintient en place le système pervers des voitures de société, sans réaliser un changement durable de la mobilité. Cette décision aggraverait le problème des embouteillages et, paradoxalement, n'entraînerait pas de réduction des émissions de CO₂. Cette mesure est inefficace et de surcroît extrêmement coûteuse.

De l'avis de son groupe, le projet de loi à l'examen n'a rien d'écologique. Paradoxalement, ce projet de loi ne conduira pas à une réduction des émissions de

kosten? Bestaat er een maximumbedrag aan bijkomende kosten dat niet mag overschreden worden? De spreker benadrukt ook het belang van de potentiële impact op de begroting van de vele maatregelen die vervat zijn in het voorliggende wetsontwerp. Hij wijst erop dat er binnen de fiscale administratie voldoende knowhow is om deze impact te berekenen.

Vervolgens wil de spreker graag vernemen van de minister hoeveel laadpalen er door de particuliere eigenaars zullen kunnen worden geïnstalleerd? Op welke manier zal de fiscale administratie vervolgens nagaan of alle ingediende dossiers betreffende de installatie van de laadpalen conform de wetgeving zijn? Zal de minister voldoende maatregelen nemen om een eventuele overbelasting van de fiscale administratie te vermijden?

Inzake de laadpalen geplaatst door bedrijven vraagt de spreker zich af of deze laadpalen ook toegankelijk moeten zijn voor het brede publiek. Kunnen er daarnaast meerdere laadpalen per gezin geplaatst worden of bestaat er een maximum aantal laadpalen per gezin?

Met betrekking tot de praktische modaliteiten van de plaatsing van een laadpaal stelt de spreker zich vragen over de haalbaarheid van deze plaatsing in sterk verstedelijkte gebieden waarbij er onvoldoende (parkeer) plaats is om een laadpaal te plaatsen voor elk gezin alsook over potentiële bevoegdheidsconflicten met de gewestelijke overheden. Bovendien wil de spreker graag vernemen of het mogelijk is dat een eigenaar aan zijn huurder weigert om een laadpaal te plaatsen.

Tot slot wijst de spreker op het belang van een evaluatie van de vele bepalingen in het voorliggende wetsontwerp teneinde erover te waken dat niet louter de meer gegoede inkomensklassen profiteren van de verschillende fiscale gunstmaatregelen. Op welke manier zal de minister eventuele neveneffecten in kaart brengen en bestrijden?

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) stipt aan dat het elektrificeren van de salarismotoren voor haar fractie louter pure *greenwashing* is. Het houdt het perverse systeem van salarismotoren in stand, zonder werk te maken van een duurzame mobiliteitsomslag. Deze beslissing zal het fileprobleem nog verergeren en zal paradoxaal genoeg niet leiden tot een vermindering van de CO₂-uitstoot. De maatregel is niet efficiënt en bovendien peperduur.

In hoofdte van haar fractie is er niets ecologisch aan het voorliggende wetsontwerp. Dit wetsontwerp zal paradoxaal genoeg niet leiden tot een daling van de

CO₂ mais, au contraire, à une augmentation des dommages écologiques. En effet, la Commission européenne a déjà imposé des objectifs européens minimaux aux constructeurs automobiles. Si plus de voitures électriques sont vendues en Belgique, cela signifie qu'ils doivent vendre moins de voitures électriques dans le reste de l'Europe. L'économiste des transports Stef Proost (KU Leuven) l'a clairement expliqué au sein de la commission du Climat et de l'Énergie lors de l'audition consacrée aux propositions de loi de l'Open Vld et du CD&V durant la période d'affaires courantes. Il a réitéré cette critique au moment où le gouvernement a annoncé cette décision. L'intervenante ne comprend donc pas pourquoi les partis de la coalition gouvernementale veulent à tout prix faire aboutir ce projet de loi.

Au contraire, l'électrification du parc automobile fera exploser les besoins en métaux rares pour la production de batteries. Elle entraînera une nouvelle ruée vers les matières premières et augmentera les tensions géopolitiques. Les procédés d'extraction des métaux nécessaires à la fabrication des voitures électriques (cuivre, lithium, aluminium, terres rares) sont extrêmement polluants. Cet impact ne peut tout simplement pas être ignoré. L'orateur donne deux exemples:

— la production d'une tonne de lithium consomme 2 milliards de litres d'eau;

— l'extraction de l'aluminium et des terres rares libère de grandes quantités de polluants chimiques dans le sol et l'eau. Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les conséquences en termes de pollution des sols et de l'eau vont augmenter de façon spectaculaire.

Le remplacement généralisé des véhicules électriques par des véhicules thermiques ne réduira donc pas la pression sur les écosystèmes du Sud, mais l'augmentera au contraire sous la forme de nouvelles formes de pollution.

L'alternative est pourtant simple: nous devons utiliser davantage les transports collectifs et réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Mais en subventionnant encore plus les voitures de société, ce projet gouvernemental prend la direction opposée. L'intervenante s'étonne donc que les collègues de Groen et d'Ecolo aient communiqué de manière aussi triomphale sur cette décision lors de son annonce.

En réalité, pour diminuer réellement l'impact écologique de la mobilité, les pouvoirs publics devraient investir massivement dans les transports en commun afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle tout en planifiant l'économie de manière à réduire le besoin

CO₂-uitstoot maar juist leiden tot méér ecologische schade. Dat komt doordat de Europese Commissie reeds Europese minimumdoelstellingen heeft opgelegd aan autoproducenten. Als er meer elektrische auto's in België verkocht worden, betekent dat dat ze in de rest van Europa net minder elektrische auto's moeten verkopen. De transporteconoom Stef Proost (KU Leuven) heeft dat in de commissie Klimaat en Energie duidelijk uitgelegd tijdens de hoorzitting van de wetsvoorstellen van Open Vld en CD&V in de periode van lopende zaken. Hij heeft die kritiek herhaalt op het moment dat de regering deze beslissing aankondigde. De spreekster begrijpt dan ook niet waarom de regeringspartijen met dit wetsontwerp doorzetten.

Integendeel, door de elektrificatie van het wagenpark zal de nood aan zeldzame metalen voor de productie van batterijen exploderen. Het zal leiden tot een nieuwe grondstoffenrush en het verhogen van de geopolitieke spanningen. De winningsprocessen voor de metalen die nodig zijn voor de fabricage van elektrische auto's (koper, lithium, aluminium, zeldzame aardmetalen) zijn uiterst vervuילend. Deze impact kan simpelweg niet genegeerd worden. De spreekster geeft twee voorbeelden:

— de productie van één ton lithium verbruikt 2 miljard liter water;

— bij de winning van aluminium en zeldzame aardmetalen komen grote hoeveelheden chemische verontreinigende stoffen in de bodem en het water terecht. Volgens het Europees Milieuagentschap zullen de gevolgen op het gebied van bodem- en waterverontreiniging ingrijpend toenemen.

De veralgemeende vervanging van thermische voertuigen door elektrische voertuigen zal de druk op de ecosystemen van het globale Zuiden dus niet verminderen, maar integendeel doen toenemen in de vorm van nieuwe vormen van verontreiniging.

Het alternatief is nochtans eenvoudig: men moet meer gebruik maken van collectief transport en het individueel autoverbruik juist verminderen. Maar door salarismwagens nog meer te subsidiëren, gaat dit plan van de regering juist de tegenovergestelde richting uit. De spreekster vindt het dan ook verbazingwekkend dat de collega's van Groen en Ecolo zo triomfantelijk communiceerden over deze beslissing toen ze werd aangekondigd.

In werkelijkheid zouden, om de ecologische impact van mobiliteit echt te verminderen, massale overheidsinvesteringen in openbaar vervoer nodig zijn om het gebruik van de individuele auto te verminderen en tegelijk de economie zo te plannen dat de behoefte aan mobiliteit

de mobilité. Le projet de loi à l'examen ne contient pas une seule mesure visant à réduire l'utilisation des voitures particulières. Au contraire, ce gouvernement donne une nouvelle raison d'être au système pervers des voitures de société.

Le groupe de l'intervenante estime dès lors que cette décision est davantage liée à la volonté de préserver le modèle économique des constructeurs automobiles européens qu'à celle de s'engager sur la voie d'une mobilité plus durable. Elle s'inscrit parfaitement dans la stratégie de la Commission européenne visant à créer un vaste marché "vert" pour les voitures électriques au lieu de promouvoir des transports en commun durables et de qualité.

Il est par ailleurs évident que les voitures salaires aggravent le problème des embouteillages. Lorsqu'on utilise une voiture salaire, on parcourt en moyenne deux fois plus de kilomètres que lorsqu'on utilise une voiture privée. Les voitures salaires sont responsables de la moitié des embouteillages sur le ring de Bruxelles. L'intervenante se demande en quoi le projet de loi à l'examen répond aux défis de la mobilité du 21^e siècle.

De plus, le système des voitures salaires est socialement très injuste. Seuls 20 % des travailleurs ont droit à une telle voiture. Cela signifie que la grande majorité de la population active ne peut pas bénéficier de ces avantages. Ce système est par ailleurs extrêmement coûteux. Dans la réglementation actuelle, la sécurité sociale enregistre d'après les estimations un manque à gagner d'1,75 milliard d'euros et le Trésor, de 2 milliards d'euros. Le projet de loi à l'examen entraînera encore une forte augmentation de ce coût: en effet, les voitures électriques bénéficient d'une plus grande déductibilité fiscale (100 %) et leur prix reste aujourd'hui plus élevé. L'intervenante demande donc au ministre quel est le coût total estimé du projet de loi à l'examen en termes de perte de revenus pour la sécurité sociale et pour le Trésor.

Il s'agit d'un système que l'on ne peut plus expliquer. La seule décision correcte serait de mettre fin au système des voitures salaires, qui est absurde et injuste. Les travailleurs qui ont aujourd'hui recours à ce système devraient obtenir une compensation intégrale. Ce dernier point est crucial pour le groupe de l'intervenante. En effet, la voiture salaire constitue pour une partie de la population active une part significative de la rémunération. On ne peut donc pas supprimer purement et simplement le système des voitures salaires, car cela entraînerait une perte de salaire inacceptable. En outre, il est essentiel – et le groupe de l'intervenante insiste depuis longtemps sur ce point – que des investissements

vermindert. Dit wetsontwerp bevat geen enkele maatregel om het gebruik van personenauto's terug te dringen. Integendeel, deze regering geeft een nieuwe bestaansreden voor het perverse systeem van de salariswagens.

Voor haar fractie heeft deze beslissing dan ook meer te maken met het in stand houden van het zakenmodel van Europese autoconstructeurs dan met een duurzame mobiliteitsomslag. Ze past perfect in de strategie van de Europese Commissie om een grote "groene" markt te creëren voor elektrische auto's in plaats van werk te maken van kwaliteitsvol en duurzaam openbaar vervoer.

Het staat ook als een paal boven water dat salariswagens het fileprobleem verergeren. Wie met een salariswagen rijdt, legt gemiddeld dubbel zoveel kilometers af als iemand met een privéwagen. De salariswagens zijn verantwoordelijk voor de helft van de files op de Brusselse ring. De spreekster vraagt zich echt af op welke manier dit wetsontwerp een antwoord op de mobiliteitsuitdagingen van de 21^e eeuw is.

Het systeem van salariswagens is bovendien sociaal zeer onrechtvaardig. Slechts 20 % van de werknemers heeft recht op een salariswagen. Dat betekent dat het overgrote deel van de werkende bevolking niet kan genieten van deze voordelen. Het systeem van de salariswagens kost ook enorm veel geld. Met de huidige regels loopt de sociale zekerheid naar schatting 1,75 miljard euro mis, de schatkist 2 miljard euro. Dit wetsontwerp zal de kostprijs nog aanzienlijk verhogen: voor elektrische auto's geldt immers een hogere fiscale aftrekbaarheid (100 %) én elektrische auto's zijn momenteel nog steeds duurder. De spreekster wil dan ook weten van de minister wat de totale geschatte kosten van dit wetsontwerp zijn voor zowel de misgelopen inkomsten voor de sociale zekerheid als de schatkist.

Dit systeem is niet meer uit te leggen. De enige juiste beslissing met betrekking tot het systeem van de salariswagens zou erin bestaan om een einde te maken aan dit absurd, onrechtvaardig systeem. De werknemers die nu gebruik maken van het systeem moeten volledig gecompenseerd worden. Dat laatste is cruciaal voor haar fractie aangezien voor een deel van de werkende bevolking een salariswagen een significant deel van hun verloning is. Men kan dus niet zomaar het systeem van de salariswagens afschaffen aangezien dat zou leiden tot een onaanvaardbaar loonverlies. Bovendien is het essentieel – en op die nagel klopt haar fractie al lang – dat er bijkomende, massale investeringen gebeuren in

supplémentaires et massifs soient réalisés dans les transports en commun, afin que ceux-ci deviennent une alternative à part entière pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail

En ce qui concerne les bornes de recharge, l'intervenante adresse plusieurs questions spécifiques au ministre:

— le ministre estime qu'une déduction fiscale de 200 % en 2021 et 2022 est nécessaire afin d'encourager les entreprises à installer des bornes de recharge accessibles au public. Le groupe de l'intervenante a appris entretemps que le Conseil central de l'économie (CCE) avait formulé un avis en vue de permettre également une déduction accrue des frais engagés pour l'installation de bornes de recharge dans le cadre de l'impôt des personnes morales, et donc pas seulement dans l'impôt des sociétés. Cela signifierait par exemple que les hôpitaux pourraient également bénéficier de cet avantage fiscal. Par ailleurs, dans un second avis, le CCE a demandé qu'une évaluation intermédiaire soit réalisée en 2023. Pourquoi le vice-premier ministre n'a-t-il pas tenu compte des avis du CCE?

— quels sont les coûts budgétaires estimés de cette déduction fiscale pour l'installation de bornes de recharge accessibles au public pour les années 2021, 2022, 2023 et 2024? Combien de bornes de recharge accessibles au public devraient, dans le cadre de cette mesure, être installées par an sur la période 2021-2024?

— le Plan national pour la reprise et la résilience indique que la Belgique vise à installer une borne de recharge pour dix véhicules électriques. Pourquoi, dès lors, accorder une réduction d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge domestique? Ne serait-il pas plus judicieux de concentrer les ressources sur les infrastructures publiques plutôt que de subventionner des installations privées? Quels sont les coûts budgétaires annuels estimés de la réduction d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge domestique au cours de la période 2021-2024? Combien de bornes de recharge devraient-elles être installées chaque année grâce à cet incitatif fiscal au cours de cette période? Sur quelle étude le vice-premier ministre fonde-t-il ses estimations?

L'intervenante demande enfin que des avis supplémentaires soient sollicités et que des auditions soient organisées afin de pouvoir entendre des experts tels que M. Stef Proost, économiste des transports, ou M. Belmans, administrateur délégué d'Energyville.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) fait observer que le projet de loi à l'examen peut être vu comme l'aboutissement d'un processus qui a démarré en 2019 avec le dépôt de deux propositions de loi (DOC 55 0399/001 et

het openbaar vervoer, zodat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief wordt voor woon-werkverkeer.

Met betrekking tot de laadstations heeft de spreekster een aantal specifieke vragen voor de minister:

— de minister schat dat een belastingaftrek van 200 % in 2021 en 2022 nodig is om bedrijven te stimuleren openbaar toegankelijke laadstations te installeren. Haar fractie heeft intussen vernomen dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) een advies geformuleerd heeft om ook een verhoogde kostenaftrek voor laadstations in de rechtspersonenbelasting toe te staan en niet enkel in de vennootschapsbelasting. Dit zou betekenen dat bijvoorbeeld ook ziekenhuizen zouden kunnen genieten van deze fiscale gunstmaatregel. Daarnaast heeft de CRB in een tweede advies gevraagd om een tussentijdse evaluatie te realiseren in 2023. Waarom heeft de vice-eersteminister geen rekening gehouden met de adviezen van de CRB?

— wat zijn de geraamde begrotingskosten van deze belastingaftrek voor de installatie van openbaar toegankelijke oplaadstations voor 2021, 2022, 2023 en 2024? Hoeveel publiek toegankelijke oplaadpunten moeten er als gevolg van deze maatregel voor elk jaar van 2021 tot 2024 worden geïnstalleerd?

— in het Nationaal Herstel- en Veerkrachtplan staat dat België ernaar streeft om één oplaadpunt per 10 elektrische voertuigen te realiseren. Waarom dan een belastingvermindering toekennen voor de installatie van een thuislaadstation? Zou het niet zinnvoller zijn de middelen te concentreren op openbare infrastructuur in plaats van particuliere voorzieningen te subsidiëren? En wat zijn de geraamde begrotingskosten voor elk jaar van 2021 tot 2024 van de belastingvermindering voor de installatie van een thuislaadstation? Hoeveel oplaadpunten moeten er door deze fiscale stimulus voor elk jaar van 2021 tot 2024 worden geïnstalleerd? En op welke studie baseert de vice-eersteminister zijn schattingen?

Tot slot vraagt de spreekster om bijkomende adviezen in te winnen en hoorzittingen te organiseren teneinde experten te kunnen horen zoals de transporteconoom Stef Proost of Ronnie Belmans, de gedelegeerd-bestuurder van Energyville.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) merkt op dat het voorliggende wetsontwerp kan gekaderd worden in een verhaal dat in 2019 van start is gegaan met de indiening van twee wetsvoorstellen (DOC 55 0399/001 en

DOC 55 0653/001) visant le verdissement du parc de voitures de société. L'intervenant se réjouit dès lors que le projet de loi à l'examen soit aujourd'hui examiné au sein de cette commission afin de traduire dans la législation les orientations tracées à l'époque.

Cette importante mesure et réforme climatique est également le fruit d'une préparation minutieuse et discrète, au cours de laquelle un grand travail a été accompli afin d'aboutir à un accord sur ce sujet délicat qui est à l'agenda politique depuis plusieurs années. En dépit des nombreuses contradictions soulevées par la thématique des voitures de société, une réforme ambitieuse est désormais sur la table. Cette réforme réussit à transformer l'inconvénient des voitures de société, à savoir leur impact négatif sur l'environnement et le climat, en un avantage, ou plus exactement, en un levier en faveur d'une transition importante vers une mobilité sans émissions. Pour ce faire, la déduction fiscale pour les véhicules de société alimentés par des carburants fossiles sera réduite à partir de 2023 et disparaîtra à partir de 2026.

En outre, la "carte essence" disparaîtra et la cotisation de solidarité CO₂ pour les nouvelles voitures de société augmentera. Cette réforme signifie donc la fin du subventionnement indirect des véhicules polluants (utilisant des carburants fossiles). Cette réforme aura pour effet de réduire les émissions de CO₂ de 13 millions de tonnes d'ici 2039. Le projet de loi à l'examen apporte donc également une contribution importante aux efforts en faveur du climat et conduira à une meilleure qualité de vie pour tous, plus précisément via une amélioration de la qualité de l'air.

La réforme prévue est par ailleurs une réforme intelligente sur le plan stratégique, dès lors que les voitures de société parcourent plus de kilomètres que les voitures privées. En rendant les voitures de société plus écologiques, davantage de kilomètres seront parcourus en mode électrique. En outre, la mesure facilitera le passage à la conduite électrique pour ceux qui ne disposent pas d'une voiture de société. En effet, après leur utilisation professionnelle, les voitures de société se retrouvent assez vite sur le marché de l'occasion. La disponibilité des modèles électriques sur le marché de l'occasion va donc augmenter rapidement.

Il s'agit également d'une mesure économiquement intelligente, car de nombreuses entreprises belges telles qu'Audi, Volvo, Umicore et Solvay possèdent un énorme savoir-faire en matière de conduite électrique. Ces entreprises bénéficieront également de ce coup de pouce donné au secteur automobile.

DOC 55 0653/001) die de vergroening van het bedrijfs-wagenpark ambieerden. De spreker is dan ook blij dat het voorliggende wetsontwerp thans in deze commissie wordt besproken om de lijnen die eertijds werden uitgezet in wetgeving om te zetten.

Deze belangrijke klimaatmaatregel en hervorming is ook de vrucht van een gedegen en discrete voorbereiding waarbij er hard gewerkt is om tot een akkoord te komen over dit heikele thema dat de afgelopen jaren de politieke agenda heeft beroerd. Ondanks de vele tegenstellingen rondom het thema van de bedrijfswagen ligt er thans een ambitieuze hervorming op tafel. Deze hervorming slaagt erin om van het nadeel van de bedrijfswagens, met name de negatieve impact op het milieu en het klimaat, een voordeel te maken of beter gezegd een hefboom te creëren voor een belangrijke transitie richting de emissieloze mobiliteit. Dit wordt gerealiseerd door de vermindering van de belastingaftrek voor bedrijfswagens die rijden op fossiele brandstoffen vanaf 2023 en verdwijnen vanaf 2026.

Daarnaast verdwijnt de fossiele tankkaart en gaat de CO₂-solidariteitsbijdrage voor nieuwe bedrijfswagens omhoog. Deze hervorming betekent dus het einde van de indirecte subsidiëring van vervuilende wagens (wagens met fossiele brandstoffen). Deze hervorming betekent dat er tegen 2039 13 miljoen ton minder CO₂ zal uitgestoten worden. Het voorliggende wetsontwerp levert dus ook een belangrijke bijdrage aan de klimaatinspanningen en zal leiden tot een betere levenskwaliteit voor iedereen. De spreker verwijst hierbij naar de verbetering van de luchtkwaliteit.

De geplande hervorming is bovendien strategisch slim omdat bedrijfswagens meer kilometers afleggen dan de particuliere wagens. Door de bedrijfswagens te vergroenen zullen er meer kilometers elektrisch gereden worden. Bovendien vergemakkelijkt de maatregel de overstap naar elektrisch rijden voor wie niet over een bedrijfswagen beschikt. De bedrijfswagens komen na hun professioneel gebruik vrij snel op de tweedehandsmarkt terecht en zo zal de beschikbaarheid van elektrische modellen op de tweedehandsmarkt snel kunnen toenemen.

Het is tevens ook een economisch slimme maatregel aangezien heel wat bedrijven in België zoals Audi, Volvo, Umicore en Solvay een enorm grote knowhow hebben omtrent elektrisch rijden. Deze bedrijven zullen mee profiteren van deze boost die aan de autosector wordt gegeven.

Le projet de loi à l'examen n'entraînera pas de perte de pouvoir d'achat ni d'augmentation d'impôts pour certains groupes cibles. Cette réforme permettra de fixer immédiatement un cap pour plusieurs années, en créant un climat d'investissement prévisible pour les particuliers et les entreprises. Le cadre à long terme et la possibilité de ne pas rompre les contrats en cours sont la bonne voie à suivre, selon le membre.

Par ailleurs, le membre souligne que le projet de loi à l'examen donne également un élan important au verdissement du secteur des transports, car il mise également sur des camions sans émissions. De cette manière, les objectifs climatiques seront beaucoup plus à portée de main.

Cette réforme soulève de nombreuses questions et les responsables politiques doivent y être attentifs. Le projet de loi à l'examen aborde également cette question par le biais de l'obligation d'ouverture des données, qui permettra aux utilisateurs privés d'avoir un aperçu des bornes de recharge fiscalement déductibles et également accessibles au public. Il y aura donc un enregistrement obligatoire de ces bornes de recharge semi-publiques, ce qui permettra à l'utilisateur d'en tirer le maximum de bénéfices. La disponibilité d'infrastructures de recharge est cruciale pour réaliser pleinement la transition vers le véhicule électrique.

L'intervenant reconnaît que cette réforme ne permettra pas de réduire les embouteillages. L'élément qui peut constituer un levier à cet égard est toutefois le budget mobilité. Le gouvernement a déjà préparé des dispositions à ce sujet, mais attend l'avis des partenaires sociaux pour concrétiser son projet de loi. L'assouplissement du budget mobilité dans le sens d'une approche plus multimodale peut être un levier pour démêler l'écheveau de la mobilité. Quand le projet de loi adaptant le cadre juridique du budget mobilité sera-t-il soumis au Parlement?

Enfin, l'intervenant souligne l'importance de l'évaluation continue de cette réforme et comprend la demande des partenaires sociaux de procéder à une évaluation approfondie dès 2023. D'où l'importance du suivi pour que le décideur politique puisse réagir de manière adéquate à d'éventuels développements inattendus dans le cadre du déploiement de la voiture (de société) électrique.

M. Christian Leysen (Open Vld) salue les travaux préparatoires effectués au Parlement et finalisés par le gouvernement.

Het voorliggende wetsontwerp zal niet leiden tot koopkrachtverlies of een belastingverhoging voor bepaalde doelgroepen. Aan de hand van deze hervorming wordt er meteen een traject voor meerdere jaren afgeklopt waardoor er een voorspelbaar investeringsklimaat voor particulieren en bedrijven wordt gecreëerd. Het lange-termijnkader en de optie om niet in te breken in lopende contracten is de juiste manier van werken volgens de spreker.

Daarnaast stipt de spreker aan dat het voorliggende wetsontwerp ook een belangrijk aanzet geeft tot het vergroenen van de transportsector omdat er ook wordt ingezet op emissieloze vrachtwagens. Op die manier zullen de klimaatdoelstellingen nog veel meer binnen bereik liggen.

Deze hervorming roept veel vragen op en hiervoor moeten de beleidsmakers oog hebben. Het voorliggende wetsontwerp komt hieraan ook tegemoet via de verplichting tot open data waardoor de particuliere gebruiker een zicht zal hebben op de laadstations die fiscaal aftrekbaar zijn en ook publiek toegankelijk zijn. Er zal dus een verplichte registratie zijn van deze semipublieke laadpalen, waardoor de gebruiker er maximaal kan van profiteren. De beschikbaarheid van laadinfrastructuur is cruciaal teneinde de transitie naar elektrisch rijden ten volle te realiseren.

De spreker erkent dat deze hervorming niet zal leiden tot minder files. Het element dat hierbij wel een hefboom kan zijn is het mobiliteitsbudget. De regering heeft hierover reeds bepalingen klaargestoomd maar wacht voor de concrete uitwerking van haar wetsontwerp op een advies van de sociale partners. De versoepeling van het mobiliteitsbudget naar een meer multimodale benadering kan een hefboom zijn om de mobiliteitsknopen te ontwarren. Wanneer zal het wetsontwerp tot aanpassing van het wettelijke kader van het mobiliteitsbudget aan het Parlement worden voorgelegd?

Tot slot benadrukt de spreker het belang van de permanente evaluatie van deze hervorming en heeft hij begrip voor de vraag van de sociale partners om reeds in 2023 een grondige evaluatie uit te voeren. Vandaar het belang van de monitoring teneinde als beleidsmaker adequaat te kunnen inspelen op mogelijke onverwachte evoluties in het kader van de uitrol van de elektrische (bedrijfs)wagen.

De heer Christian Leysen (Open Vld) looft het voorbereidende werk dat in het Parlement werd verricht en via de regeringstafel werd gefinaliseerd.

Le projet de loi à l'examen crée un cadre et une opportunité pour verdir les voitures de société. Cette réforme n'est qu'un volet du vaste thème des voitures de société. Il plaide donc pour une approche plus structurelle du problème de la mobilité et il a présenté une proposition de résolution à cette fin avec sa collègue Mme Verhaert (DOC 55 1938/001).

Le membre s'attarde par ailleurs sur les implications budgétaires de cette réforme et souhaiterait obtenir davantage d'informations de la part du ministre concernant les modèles utilisés pour identifier ces implications budgétaires.

Il souligne ensuite l'importance d'éliminer l'avantage des voitures hybrides, car elles sont, au propre comme au figuré, plus lourdes et leur fonction électrique n'est guère utilisée par leurs propriétaires. Par conséquent, ces véhicules hybrides ne peuvent pas jouer un rôle clé dans la transition vers une mobilité sans émissions.

Enfin, le membre estime que des investissements massifs dans les transports en commun ne sont pas la bonne réponse aux nombreux défis de la mobilité. Il renvoie, par exemple, à l'émergence de différents modes de transport comme alternative aux transports en commun. L'intervenant préconise par ailleurs un suivi adéquat de cette réforme et souhaite que la discussion sur les problèmes de mobilité s'inscrive dans un cadre politique beaucoup plus large que les seuls aspects fiscaux.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) attendait avec impatience la discussion du projet de loi à l'examen, car cela fait un certain temps que cette commission n'a pas tenu un débat sans aucun rapport avec la crise du coronavirus. L'attention peut maintenant se porter sur une autre crise, qui sévit depuis bien plus longtemps, à savoir la crise climatique. Cet été, cette crise s'est fait pleinement sentir en Wallonie. Il est important de prendre des mesures drastiques et de réduire les émissions de CO₂. Par conséquent, il est logique que l'accent soit mis sur le secteur des transports afin de parvenir à une réduction significative des émissions de CO₂.

Le projet de loi à l'examen constitue donc une avancée importante qui vise à accélérer une tendance amorcée depuis un certain temps, à savoir le verdissement du parc des voitures de société. Cette accélération aura un impact plus que significatif en termes d'émissions de CO₂. En outre, un objectif clair est formulé, à savoir que toutes les voitures de société doivent être à émissions nulles d'ici 2026, avec un régime transitoire raisonnable.

Het voorliggende wetsontwerp creëert een kader en een opportuniteit om bedrijfswagens te vergroenen. Deze hervorming is slechts één luik rondom het brede thema van de bedrijfswagen. Hij pleit daarom voor een meer structurele aanpak van het mobiliteitsprobleem en de spreker heeft daarvoor een voorstel van resolutie ingediend met zijn collega mevrouw Verhaert (DOC 55 1938/001).

Daarnaast staat de spreker stil bij de budgettaire implicaties van deze hervorming en had hij graag meer informatie vernomen van de minister met betrekking tot de modellen die werden gehanteerd om die budgettaire implicaties in kaart te brengen.

Vervolgens onderstreept hij het belang om het voordeel voor hybride wagens te schrappen aangezien zij letterlijk en figuurlijk zwaarder wegen en hun elektrische functie door hun eigenaars nauwelijks wordt aangewend. Deze hybride voertuigen kunnen bijgevolg geen sleutelrol vervullen in de transitie naar een emissieloze mobiliteit.

Tot slot meent de spreker dat massale investeringen in het openbaar vervoer niet zozeer het juiste antwoord zijn op de vele uitdagingen inzake mobiliteit. Hij verwijst bijvoorbeeld naar de opkomst van verschillende vervoersmodi als alternatief voor het openbaar vervoer. Daarnaast pleit de spreker voor een adequate monitoring van deze hervorming en wil hij de discussie over de mobiliteitsproblemen aankaarten binnen een veel breder beleidskader dan louter de fiscale aspecten.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) heeft reikhalzend uitgekeken naar de bespreking van het voorliggend wetsontwerp want het is reeds enige tijd geleden dat er binnen deze commissie een debat heeft plaatsgevonden dat volledig losstaat van de coronacrisis. Thans kan de focus verlegd worden naar een andere crisis, een crisis die trouwens al veel langer aansleept, met name de klimaatcrisis. Afgelopen zomer heeft die crisis zich ten volle laten gelden in Wallonië. Het is belangrijk om drastische maatregelen te nemen en de CO₂-uitstoot te verminderen. Bijgevolg is het logisch dat de focus op de transportsector komt te liggen om een belangrijke reductie van de CO₂-uitstoot te realiseren.

Het voorliggende wetsontwerp is dan ook een belangrijke stap vooruit die wordt gezet om een tendens te versnellen die al een tijdje bezig is, met name de vergroening van het bedrijfswagenpark. Deze versnelling zal een meer dan betekenisvolle impact realiseren op het vlak van de CO₂-uitstoot. Bovendien is er een duidelijke doelstelling geformuleerd, met name dat alle bedrijfswagens tegen 2026 emissieloos moeten zijn en

Toutefois, le membre s'oppose aux attermoissements dans le cadre de cette réforme, comme la proposition des collègues du groupe N-VA concernant les véhicules hybrides.

Par ailleurs, le projet de loi à l'examen s'inscrit également dans le cadre de la relance durable de l'économie à laquelle œuvre le gouvernement. Outre les micro-éléments, tels que l'impact sur les ménages et les entreprises, qui doivent être suivis de très près, il y a aussi l'impact au niveau macro, tel que l'incitation au verdissement de l'industrie automobile et l'incitation au développement plus rapide du réseau de bornes de recharge. Cette réforme aura également un fort impact sur l'afflux de voitures électriques sur le marché de l'occasion, qui en Belgique est plus important que le marché des véhicules neufs. Bref, les voitures de société représentent une part importante du parc automobile et, grâce au projet de loi à l'examen, le gouvernement veille indirectement à ce qu'une perspective soit offerte à ceux qui n'en ont pas, afin que le secteur des transports puisse réaliser son nécessaire verdissement.

L'intervenant exprime de vives réserves à l'encontre des déclarations de Mme Vindevoghel. Selon lui, l'évolution récente du secteur automobile montre que la fin des moteurs à essence pourrait survenir beaucoup plus tôt que prévu (certaines marques, comme Volvo, cesseront de produire de tels véhicules dès 2025). Par conséquent, les émissions de CO₂ n'augmenteront ni ne se déplaceront au sein de l'Union européenne, les normes devenant encore plus strictes en raison de l'accélération de la technologie qui permet d'encore durcir les normes. Dans le cadre de la production de la voiture électrique, le membre renvoie à l'Initiative sur les batteries durables de la Commission européenne. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du Pacte vert et vise à une durabilisation structurelle de la production de voitures électriques.

Par contre, le membre souligne que la voiture électrique n'est pas une solution au problème des embouteillages dans notre pays. Ces embouteillages coûtent très cher à l'économie (5 à 8 milliards d'euros par an). Une relance durable de la mobilité passe non seulement par le verdissement des voitures de société, mais aussi par la stimulation d'autres formes de mobilité telles que les solutions de transport collectif, la mobilité partagée et l'intégration structurelle du télétravail. L'idée que chaque ménage dispose d'une voiture et d'une place de stationnement garantie devant la porte est totalement dépassée, mais aussi totalement irréalisable et la cause de nombreux problèmes de mobilité d'aujourd'hui. Les nombreuses plateformes de covoiturage peuvent offrir une solution durable qui ne restreint pas les choix de mobilité des personnes.

waarbij in een redelijke overgangsregeling wordt voorzien. De spreker kant zich echter tegen getreuzel in het kader van deze hervorming zoals het voorstel van de collega's van de N-VA-fractie betreffende de hybride voertuigen.

Daarnaast past het voorliggende wetsontwerp ook in de duurzame relance van de economie die de regering nastreeft. Boven op de micro-elementen zoals de impact op de gezinnen en de bedrijven, die van heel nabij moet opgevolgd worden, is er ook de macro-impact zoals de stimulans voor de verdere vergroening van de auto-industrie en de stimulans voor de snellere uitbouw van het netwerk van de laadpalen. Deze hervorming zal trouwens ook een sterke impact hebben op de influx van elektrische wagens op de tweedehandsmarkt die in België groter is dan de markt voor de nieuwe voertuigen. Kortom, de bedrijfswagens zijn een substantieel onderdeel van het wagenpark en aan de hand van dit wetsontwerp zorgt de regering er onrechtstreeks voor dat er een perspectief wordt geboden voor zij die er geen hebben zodoende dat de transportsector de noodzakelijke vergroening kan realiseren.

De spreker plaatst grote kanttekeningen bij de uitslatingen van mevrouw Vindevoghel. Hij meent dat de recente evolutie in de automobielsector aantoonde dat het einde van de brandstofmotoren weleens veel sneller zou kunnen komen dan algemeen werd verwacht (sommige merken zoals Volvo stoppen reeds in 2025 met de productie van dergelijke voertuigen). De CO₂-uitstoot zal bijgevolg noch toenemen noch verschuiven binnen de Europese Unie aangezien de normen nog strikter zullen worden door de versnelling in de technologie die strengere normen haalbaar maakt. In het kader van de productie van de elektrische wagen, verwijst de spreker naar het *Sustainable Battery Initiative* van de Europese Commissie. Dit initiatief maakt deel uit van de *Green Deal* en beoogt een structurele verduurzaming van de productie van elektrische wagens.

Daarentegen wijst de spreker erop dat de elektrische wagen geen oplossing is voor het fileprobleem in dit land. Deze files kosten de economie handenvol geld (5 tot 8 miljard euro per jaar). Een duurzame relance van mobiliteit is niet enkel de vergroening van de bedrijfswagens maar gaat ook over het stimuleren van andere mobiliteit zoals collectieve vervoersoplossingen, gedeelde mobiliteit en het structureel integreren van telewerken. Het idee dat elk gezin een auto heeft met een gegarandeerde parkeerplaats voor de deur is compleet voorbijgestreefd maar ook compleet onhaalbaar en de oorzaak voor heel wat van de huidige mobiliteitsproblemen. De vele autodeelplatformen kunnen een duurzame oplossing aanreiken waarbij de mobiliteitskeuzes van de mensen niet wordt beperkt.

La réglementation fiscale actuelle garantit qu'environ 4,6 milliards d'euros de subventions vont directement et indirectement au secteur des transports, et ce en fonction de l'utilisation de combustibles fossiles. Il est important de réorienter ces ressources grâce à ce projet de loi. L'intervenant souligne toutefois que cette réforme ne signifie pas que le phénomène de la voiture de société continuera d'exister jusqu'en 2031. L'accord de gouvernement prévoit qu'il y aura une réforme fiscale et que les formes alternatives de rémunération, comme la voiture de société, doivent être progressivement éliminées. Toutefois, la fin de la voiture de société ne peut pas s'accompagner d'une réduction du pouvoir d'achat pour ceux qui disposent actuellement d'une voiture de société dans le cadre de leur rémunération.

Enfin, l'intervenant précise que son groupe soutient pleinement le projet de loi à l'examen et se réjouit que le ministre mette en œuvre cette réforme relativement tôt dans cette législature. L'intervenant souhaite également renvoyer à nouveau à l'avis du CCE-CNT concernant l'évaluation du projet de loi à l'examen. Il est actuellement impossible de prédire avec précision la vitesse du changement de comportement. Néanmoins, l'impact potentiel est énorme. Une évaluation est d'ores et déjà prévue pour 2026, une perspective qui semble encore bien lointaine. L'intervenant se demande par conséquent de quelle manière et par quels moyens le gouvernement va suivre de près ce projet de loi afin de pouvoir respecter sa ligne de conduite et, si nécessaire, apporter des ajustements.

Mme Vanessa Matz (cdH) est, de prime abord, favorable au contenu du projet de loi à l'examen, mais ce contenu soulève également un certain nombre de questions fondamentales pour lesquelles il est important d'obtenir des réponses suffisantes, sans quoi le projet de loi risque de n'être ni plus ni moins qu'une façade faite de slogans vides.

Cette réforme aura un impact important sur la sécurité de l'approvisionnement en électricité. En outre, ce gouvernement veut fermer les centrales nucléaires, ce qui réduira la capacité de production d'électricité à un moment où la demande d'électricité va augmenter. De plus, les centrales nucléaires seront remplacées par des centrales à gaz, ce qui signifie que l'écologisation du parc automobile risque de ne pas vraiment en être un dans la pratique. C'est pourquoi l'intervenante estime qu'il faut mener une politique beaucoup plus cohérente dans ce dossier. Comment le ministre et, par extension, ce gouvernement, vont-ils remédier à cette incohérence?

L'intervenante aborde ensuite le contexte général de l'approvisionnement en électricité et plus particulièrement les réseaux de distribution. Ces réseaux relèvent de la

De huidige fiscale regelgeving zorgt ervoor dat er rechtstreeks en onrechtstreeks ongeveer 4,6 miljard euro aan subsidies naar de transportsector gaat en dit in functie van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het is belangrijk om deze middelen aan de hand van dit wetsontwerp te heroriënteren. Daarnaast benadrukt de spreker echter wel dat deze hervorming niet betekent dat het fenomeen van de salariswagen tot pakweg 2031 zal blijven bestaan. In het regeerakkoord is er afgesproken dat er een fiscale hervorming komt en dat alternatieve loonvormen moeten uitdoven zoals bijvoorbeeld de salariswagen. Het einde van de salariswagen mag echter geen koopkrachtvermindering betekenen voor diegenen die thans in het kader van hun verloningspakket over een salariswagen beschikken.

Tot slot merkt de spreker op dat zijn fractie zich voluit achter dit wetsontwerp schaaft en is hij tevreden dat de minister reeds vrij vroeg in deze regeerperiode deze hervorming realiseert. De spreker wil ook nog eens verwijzen naar het advies van de CRB-NAR inzake de evaluatie van het voorliggend wetsontwerp. Het is thans onmogelijk om de snelheid van de gedragsverandering accuraat te voorspellen. Desalniettemin is er potentieel wel een enorme impact. Er is thans een evaluatie gepland in 2026 maar die is dus nog ver weg. Vandaar dat de spreker zich afvraagt op welke manier en met welke middelen de regering dit wetsontwerp nauwgezet zal monitoren zodat zij de uitgestippelde koers kan blijven volgen en desnoods kan bijsturen.

Mevrouw Vanessa Matz (cdH) is op het eerste zicht de inhoud van het voorliggende wetsontwerp genegen maar deze inhoud roept ook een aantal fundamentele vragen op waarbij het belangrijk is om voldoende antwoorden te krijgen. Zo niet dreigt dit wetsontwerp niets meer of minder te zijn dan een façade die opgetrokken is uit holle slogans.

Deze hervorming zal een belangrijke impact hebben op de bevoorradingszekerheid van elektriciteit. Daarnaast wil deze regering de kerncentrales sluiten waardoor de productiecapaciteit van elektriciteit zal slinken op een ogenblik dat de vraag naar elektriciteit zal toenemen. Bovendien zullen de kerncentrales vervangen worden door gascentrales waardoor de vergroening van het wagenpark geen echte vergroening dreigt te worden. Vandaar dat de spreekster meent dat er in dit dossier een veel coherenter beleid moet gevoerd worden. Op welke manier zal de minister en bij de uitbreiding deze regering deze incoherentie aanpakken?

Vervolgens haakt de spreekster in op de algemene context van de elektriciteitsvoorziening en meer bepaald op de distributienetwerken. Deze netwerken vallen onder

compétence des Régions. L'intervenante demande donc au ministre si une concertation a eu lieu entre les entités fédérées. Les entités fédérées ont-elles été consultées lors de l'élaboration du projet de loi à l'examen? Ne conviendrait-il pas de prévoir un horizon plus lointain que 2026 pour leur donner suffisamment de temps pour préparer leurs réseaux respectifs à cette réforme?

L'intervenante souhaite par ailleurs obtenir davantage de précisions sur le coût de cette réforme pour les finances publiques. En effet, ce texte législatif ne comporte pas de simulation budgétaire permettant de mieux appréhender les éventuelles conséquences budgétaires. L'évaluation de la loi à l'examen est prévue en 2026, mais l'intervenante estime que cette date est plutôt tardive et qu'une évaluation plus précoce s'impose.

Ensuite, l'intervenante attire l'attention sur la distinction entre les vraies et les fausses voitures hybrides. Les fausses voitures hybrides polluent davantage et sont plus nuisibles à l'environnement. Cette distinction n'apparaît pas dans le projet de loi à l'examen, si bien que les entreprises risquent de convertir leurs flottes en voitures faussement hybrides peu avant l'échéance, laissant en circulation des voitures de société polluantes qui peuvent bénéficier d'un avantage fiscal. C'est une stratégie peu cohérente et injuste à l'égard des travailleurs qui choisissent une voiture hybride réelle ou correcte.

En outre, l'intervenante évoque la possibilité de transformer des véhicules existants en véhicules électriques (*retrofitting*). Elle estime que ce processus permettrait de ne pas continuer à fabriquer continuellement de nouvelles voitures, mais que les voitures existantes deviendront plus durables. Cette option est-elle prévue dans le projet de loi afin que l'administration fiscale puisse également reconnaître ces véhicules comme durables/verts? N'y a-t-il pas lieu d'accorder une importante déduction fiscale pour ces types de véhicules qui ont un impact beaucoup plus positif sur le parc automobile que les récents véhicules électriques?

Enfin, l'intervenante évoque le budget mobilité. Ce chapitre a été supprimé de l'avant-projet de loi et ne se trouve plus dans le projet à l'examen. Le ministre peut-il expliquer ce revirement? Les dispositions relatives au budget mobilité seront-elles réexaminées à une date ultérieure dans le cadre d'une autre réforme?

M. Wouter Vermeersch (VB) souligne qu'on observe un verdissement manifeste du parc automobile des entreprises. L'intervenant s'en félicite. Il pense qu'aucun membre de la commission ne nie cette évidence. Le

de bevoegdheid van de gewesten. Bijgevolg wil de spreekster vernemen van de minister of er een overleg heeft plaatsgevonden tussen de deelstaten. Werden de deelstaten geraadpleegd in het kader van de opmaak van het voorliggende wetsontwerp? Is er geen verdere horizon nodig dan 2026 teneinde hen voldoende tijd te gunnen om hun respectievelijke netwerken klaar te stomen voor deze hervorming?

Daarnaast wil de spreekster meer verduidelijkingen omtrent de kostprijs van deze hervorming voor de publieke financiën. Deze wettekst bevat trouwens geen begrotingssimulatie die meer inzicht verschaft in de mogelijke budgettaire gevolgen. De evaluatie van deze wettekst is gepland voor 2026 maar de spreekster meent dat dat tijdstip nogal laattijdig is en dat een eerdere evaluatie zich opdringt.

Vervolgens wijst de spreekster op het onderscheid tussen valse en correcte hybride wagens. De valse hybride wagens vervuilen meer en zijn meer belastend voor het milieu. Dit onderscheid wordt niet gemaakt in het voorliggende wetsontwerp waardoor het risico bestaat dat bedrijven kort voor het verstrijken van de deadline alsnog hun vloot zullen omschakelen aan de hand van valse hybride wagens waardoor er vervuilende bedrijfs-wagens zullen blijven rondrijden die kunnen genieten van een fiscaal voordeel. Dit is weinig coherent en niet eerlijk ten opzichte van die werknemers die kiezen voor een echte of correcte hybride wagen.

Daarnaast verwijst de spreekster naar de mogelijkheid om bestaande voertuigen om te bouwen tot elektrische voertuigen (*retrofitting*). De spreekster meent dat op deze manier er niet steeds nieuwe wagens moeten gemaakt worden maar dat bestaande wagens duurzamer worden. Is deze optie opgenomen in het wetsontwerp zodat de fiscale administratie ook deze voertuigen als duurzaam/groen kan (h)erkennen? Moet er thans geen grote fiscale aftrekbaarheid worden toegekend aan dit type voertuigen die nog een veel positievere impact hebben op het wagenpark dan de recente elektrische voertuigen?

Tot slot haakt de spreekster in op het mobiliteitsbudget. Dit hoofdstuk werd geschrapt uit het voorontwerp van wet en is niet meer terug te vinden in dit wetsontwerp. Kan de minister aangeven waarom dit is gebeurd? Zullen de bepalingen omtrent het mobiliteitsbudget later opnieuw ter bespreking worden voorgelegd in het kader van een andere hervorming?

De heer Wouter Vermeersch (VB) stipt aan dat het bedrijfswagenpark onmiskenbaar aan het vergroenen is. En dat is een goede zaak. De spreker denkt dat niemand, hier in deze zaal, wat dat betreft, het schijnen van de

projet de loi à l'examen vise à renforcer ce verdissement de la mobilité. Mais le groupe de l'intervenant se pose de nombreuses questions à la lecture du projet de loi:

— pourquoi rendre cette fiscalité encore plus complexe et plus coûteuse alors qu'on se trouve à un moment charnière en termes de mobilité?

— utilisera-t-on de l'électricité verte ou de l'électricité grise pour ces voitures de société?

— y aura-t-il suffisamment de bornes de recharge? Et que coûtera cette recharge aux entreprises et à leur personnel?

— comment compte-t-on créer un réseau dense de bornes de recharge sur l'ensemble du territoire, dans chaque Région et dans les petites communes isolées?

— le réseau électrique peut-il faire face à cette évolution? Les réseaux intelligents seront-ils mis en place à temps?

— la voiture électrique est-elle vraiment si écologique que ça lorsqu'on considère son cycle de vie complet, de la production au recyclage?

— pourquoi ne plus miser sur les voitures hybrides rechargeables économiques et sur les autres technologies durables?

— les voitures électriques ne sont-elles pas surtout beaucoup plus chères à l'achat et adaptées à tous les usages professionnels?

— le montant déjà élevé de la facture d'électricité, laquelle constitue aujourd'hui un impôt déguisé, ne va-t-il pas encore augmenter?

— quelle est l'incidence budgétaire du projet de loi à l'examen, sachant que les voitures de société sont aujourd'hui la vache à lait du Trésor?

— les utilisateurs de voitures de société et les pouvoirs publics sont-ils prêts pour ce changement?

Le groupe de l'intervenant estime qu'il est encore trop tôt et surtout qu'il est trop coûteux de se concentrer en termes de fiscalité uniquement sur les voitures 100 % électriques. Il faudrait miser également sur les voitures hybrides et sur celles qui sont équipées d'autres technologies propres.

La nouvelle fiscalité rendra les voitures de société beaucoup plus chères. De nombreux secteurs économiques

zon ontkent. De regering wil met dit wetsontwerp die vergroening van de mobiliteit kracht bij zetten. Maar de fractie van de spreker blijft toch vooral met veel vragen zitten na het lezen van dit wetsontwerp:

— waarom moet men op dit kantelmoment in de mobiliteit die fiscaliteit nog complexer en duurder gaan maken?

— zal men groene of grijze stroom gebruiken voor die bedrijfswagens?

— zullen er voldoende laadpalen zijn? En wat gaat dat laden aan een laadpaal de bedrijven en hun werknemers kosten?

— en hoe zal men tot een fijnmazig net van laadpalen komen in elk gewest en in afgelegen kleine gemeenten op het ganse grondgebied?

— kan het elektriciteitsnet deze evolutie wel aan? En zullen de slimme netten er op tijd zijn?

— is de elektrische wagen, als men de complete levenscyclus bekijkt van productie tot recyclage, wel zo ecologisch?

— waarom krijgen zuinige plug-inhybridewagens en andere duurzame technologieën geen kans meer?

— zijn elektrische wagens niet vooral veel duurder in aankoop en wel geschikt voor alle professionele doeleinden?

— zal de dure elektriciteitsfactuur, die vandaag al een verdoken belastingbrief is, niet nog verder stijgen?

— en wat met de budgettaire impact van wat hier vandaag op tafel ligt, gezien de huidige bedrijfswagen de melkkoe is van de staatskas?

— zijn de gebruikers van bedrijfswagens en de overheid zelf wel klaar voor deze omschakeling?

De fractie van de spreker vindt het nog te vroeg en vooral te duur om fiscaal enkel te focussen op 100 % elektrische wagens. Voor zijn fractie moet er ruimte zijn voor hybride wagens en wagens die uitgerust zijn met andere propere technologieën.

De nieuwe fiscaliteit maakt bedrijfswagens een pak duurder. Heel wat economische sectoren die de

dans lesquels les voitures de société sont indispensables seront financièrement impactés par les mesures. À la lecture du projet de loi à l'examen, on constate non seulement que les moteurs à combustion et les voitures hybrides seront évincés du marché, mais aussi et surtout que les coûts augmenteront pour les entreprises qui souhaitent maintenir leur parc automobile.

D'après le secteur du leasing, le coût du mode de propulsion le moins cher augmentera de 10 à 25 % pour l'employeur d'ici à 2026. La déductibilité fiscale à 100 % des véhicules électriques diminuera progressivement pour atteindre 67,5 %, soit un pourcentage inférieur à celui actuellement appliqué à de nombreuses voitures de société dotées d'un moteur à combustion. Comment tout cela s'articule-t-il avec les plafonds de déductibilité actuels? Et quelle sera l'incidence concrète sur l'avantage de toute nature pour les travailleurs si on leur propose une voiture de société de la même taille et de la même catégorie que celle qu'ils utilisent aujourd'hui? Les travailleurs ne devront-ils pas conduire des voitures de société plus petites et plus légères? Compte tenu du prix d'achat plus élevé d'une voiture électrique, il s'agit d'un facteur important pour l'augmentation de l'avantage de toute nature.

Il y a quatre fois plus de voitures de société en Flandre qu'en Wallonie. Ne s'agit-il pas avant tout d'une mesure qui touchera les Flamands?

De nombreuses entreprises butent sur le coût plus élevé des voitures électriques qui ont une autonomie d'au moins 500 km. Il est actuellement impossible d'acheter une voiture électrique ayant une autonomie et un confort acceptables au même prix qu'une voiture dotée d'un moteur à combustion. Comment le ministre entend-il garantir par le projet de loi à l'examen la possibilité pour les PME et les petits indépendants d'assumer financièrement un parc de voitures de société?

La fiscalité deviendra extrêmement complexe – certainement pendant la période de transition. Pour les véhicules achetés avant le 1^{er} janvier 2023, les règles actuelles seront maintenues. Mais au-delà de cette date, la déductibilité sera progressivement supprimée. Les employeurs seront non seulement confrontés à des coûts plus importants, mais aussi à une augmentation de la charge administrative. Le principe selon lequel les véhicules achetés avant le 1^{er} janvier 2023 restent soumis à la réglementation actuelle s'appliquera-t-il de façon illimitée dans le temps? Le vice-premier ministre peut-il donner des assurances claires à ce sujet? Et comment entend-il empêcher les entreprises de continuer à utiliser leurs véhicules à moteur à combustion le plus longtemps possible, même lorsque l'actif sera complètement amorti?

bedrijfswagen broodnodig hebben, zullen de maatregelen voelen in hun portefeuille. Uit dit wetsontwerp blijkt niet alleen dat verbrandingsmotoren en hybride wagens uit de markt zullen worden geprijsd, maar ook en vooral dat de kosten oplopen voor bedrijven die hun wagenpark op peil willen houden.

Het verschil in kosten voor de werkgever tussen de goedkoopste aandrijving vandaag en in 2026 loopt, volgens de leasingsector, op tot 10 à 25 %. De fiscale aftrekbaarheid van 100 % elektrische voertuigen zal getrapt afnemen in de tijd tot 67,5 %, wat minder is dan heel wat bedrijfswagens met verbrandingsmotoren vandaag. Hoe valt dat allemaal te rijmen met de huidige aftrekbeperkingen? En wat is het concrete effect op het voordeel alle aard voor werknemers als deze dezelfde grootte en klasse van bedrijfswagen als vandaag aangeboden krijgen? Gaan werknemers niet vooral in kleinere en lichtere bedrijfswagens moeten rijden? Gelet op de hogere aankoop prijs van een elektrische wagen is dit een belangrijke factor voor de toename van het voordeel alle aard.

In Vlaanderen rijden viermaal meer bedrijfswagens dan in Wallonië. Is dit niet vooral een maatregel die de Vlamingen zal treffen?

Heel wat bedrijven struikelen over de hogere kostprijs van een elektrische wagen indien zij een rijbereik van minstens 500 km willen halen. Het is vandaag onmogelijk om een elektrische wagen met een aanvaardbaar rijbereik en een aanvaardbaar comfort aan te kopen aan dezelfde prijs als een wagen met een verbrandingsmotor. Hoe wil de minister met dit wetsontwerp de betaalbaarheid en houdbaarheid van het bedrijfswagenpark van de kmo's en kleine zelfstandigen garanderen?

De fiscaliteit wordt – zeker tijdens de overgangsperiode – enorm complex. Voor voertuigen, aangekocht voor 1 januari 2023, blijven de huidige regels behouden. Maar vanaf dan wordt de aftrekbaarheid geleidelijk afgebouwd. Niet alleen de factuur zal stijgen voor de werkgevers, maar ook de administratieve last. Geldt het feit dat, voor voertuigen, aangekocht voor 1 januari 2023, de huidige regels blijven gelden, onbeperkt in de tijd? Kan de vice-eersteminister daarover duidelijke garanties geven? En hoe wil de vice-eersteminister voorkomen dat bedrijven hierdoor hun wagens met verbrandingsmotoren zo lang mogelijk zullen blijven gebruiken, zelfs tot na volledige afschrijving van het actief?

Lorsque l'intervenant examine les chiffres les plus récents concernant les immatriculations, il constate toutefois que la plupart des voitures "électriques" sont en réalité des véhicules hybrides rechargeables. Au cours du premier trimestre de cette année, une voiture sur 5 était une hybride. La part des automobiles purement électriques était d'un sur vingt. La majorité des véhicules rechargeables restent dès lors des hybrides, ce qui est de toute évidence logique car ces modèles permettent de parcourir une partie du trajet en mode 100 % électrique (+/- 50 km), en garantissant toutefois simultanément une autonomie acceptable. C'est encore loin d'être le cas avec des modèles 100 % électriques.

C'est précisément aujourd'hui que des ingénieurs autrichiens présentent la première voiture dite "hyper-hybride". Il s'agit d'une Tesla essence convertie avec une autonomie de plus de 1 000 kilomètres. Cette voiture roule de manière purement électrique jusqu'à 65 km par heure. L'intervenant considère l'hybride rechargeable, cette voiture hyper-hybride, comme l'étape intermédiaire idéale pour les consommateurs vers une voiture entièrement électrique. Celle-ci rebute encore de nombreuses personnes en raison du faible rayon d'action, de la faible autonomie avec une batterie pleine et des longs temps de recharge. La voiture hybride rechargeable dissipe ces réserves chez nombre d'automobilistes et constitue à leur yeux l'étape idéale vers une voiture entièrement électrique.

Le groupe de l'intervenant considère que le gouvernement commet une erreur en voulant complètement sauter cette transition nécessaire entre la flotte existante et la flotte 100 % électrique. L'intervenant ne comprend pas du tout que le gouvernement pénalise complètement sur le plan fiscal les voitures hybrides rechargeables ou les voitures équipées d'autres technologies propres. En matière de mobilité, l'intervenant croit en des mesures positives de soutien, et non en des mesures négatives et fiscalement punitives. Il vaut mieux stimuler que sanctionner, comme le fait actuellement ce gouvernement. Bien que les entreprises et le secteur automobile soient prêts pour une transition, aucune phase de transition en termes de modèles n'est prévue.

Il s'agit d'une occasion manquée. Si certains véhicules propres ne sont plus du tout déductibles fiscalement, de nombreux chefs d'entreprise seront naturellement enclins à acheter leur véhicule à titre privé et donc à continuer de rouler avec un véhicule non électrique. Le ministre ne craint-il pas un effet de déplacement se traduisant par une utilisation beaucoup plus importante de la voiture privée ayant plutôt pour effet d'entraver la transition de la mobilité vers la voiture électrique? Le ministre est-il prêt à organiser des auditions avec des spécialistes et le secteur automobile?

Als de spreker de recentste inschrijvingscijfers van Febiac bekijkt, stelt hij echter vast dat de meeste "elektrische" wagens in werkelijkheid plug-in-hybride wagens zijn. In het eerste kwartaal van dit jaar was 1 op 5 wagens een hybride wagen. Het aandeel zuiver elektrische auto's onder de nieuwe bedrijfswagens was 1 op 20. Het merendeel van de stekkerauto's is dus nog altijd een hybride wagen. Dat is natuurlijk logisch, want die modellen maken het mogelijk om een deel van de afstand 100 % elektrisch af te leggen (+/- 50 km), maar garanderen tegelijk een aanvaardbaar rijbereik. Met 100 % elektrische modellen is dat nog lang niet altijd het geval.

Uiterekend vandaag komen ingenieurs uit Oostenrijk met een eerste zogenaamde "hyper-hybride". Een omgebouwde Tesla op benzine met een rijbereik van meer dan 1 000 kilometer. Deze wagen rijdt puur elektrisch tot 65 km per uur. De spreker beschouwt de plug-inhybride, die hyper-hybride wagen, als de ideale tussenstap voor consumenten naar een volledig elektrische auto. Die schrikt veel mensen nog altijd af door de beperkte actieradius, het beperkte rijbereik met een volle batterij en de lange oplaadtijden. De plug-in-hybride wagen neemt voor heel wat automobilisten die terughoudendheid weg en is de ideale opstap naar een volledig elektrische auto.

De regering wil die noodzakelijke overgang tussen het bestaande wagenpark en het 100 % elektrisch wagenpark volledig overslaan. En dat beschouwt de fractie van de spreker als een vergissing. Het is voor de spreker compleet onbegrijpelijk dat de regering de plug-in hybride wagens of wagens voorzien van andere propere technologieën volledig fiscaal afstraft. De spreker gelooft inzake mobiliteit in positieve, ondersteunende maatregelen, niet in negatieve, fiscaal straffende maatregelen. Liever stimuleren, dan sanctioneren zoals deze regering nu doet. Hoewel de bedrijven en de automobielsector klaar zijn voor een transitie, wordt niet in een overgangsfase inzake modellen voorzien.

En dat is een gemiste kans. Indien bepaalde propere voertuigen op geen enkele manier nog fiscaal aftrekbaar zijn, zullen heel wat bedrijfsleiders natuurlijk geneigd zijn om hun voertuig privé aan te schaffen en dus met een niet-elektrische wagen te blijven rijden. Vreest de minister niet dat er een verschuivingseffect zal zijn met veel meer privéwagengebruik, waarbij de mobiliteitstransitie richting elektrische wagens eerder stopt? Is de minister bereid om hoorzittingen te organiseren met specialisten en de automobielsector?

L'intervenant trouve curieux que seules les voitures entièrement électriques conservent leur régime de faveur fiscal. Cela peut sembler contradictoire, mais la production de voitures électriques dégage plus de CO₂ que la production d'une voiture à moteur à combustion. La construction d'une voiture électrique dégage 60 % de CO₂ de plus que celle d'une voiture diesel ou à essence. La construction de véhicules électriques est beaucoup plus complexe et coûteuse et nécessite également plus d'énergie. Les émissions de CO₂ augmentent avec l'énergie utilisée. La fabrication des batteries nécessite également une énorme quantité d'énergie, sans parler du recyclage de ces batteries.

Beaucoup dépend également de la technologie utilisée pour produire l'électricité. L'électricité produite par les centrales nucléaires, les panneaux solaires ou les éoliennes n'engendre pratiquement aucune émission de CO₂, ce qui n'est évidemment pas le cas pour l'électricité produite par les centrales au gaz qui émettent massivement du CO₂. Le Conseil d'État observe également que, concernant la déduction fiscale, une distinction est opérée entre des catégories de voitures sur la seule base de leurs émissions de CO₂ résultant de leur usage. Il n'est pas tenu compte, par exemple, des émissions de CO₂ liées à la production de la voiture et des batteries ou des émissions de particules fines.

En fin de compte, l'impact environnemental global des voitures électriques n'est pas pris en compte. Ce gouvernement ne prend en compte que les émissions de la voiture pendant la conduite par facilité et ignore ainsi les émissions durant l'ensemble du cycle de vie de la voiture électrique. Qu'en est-il des émissions de CO₂ des voitures électriques dont l'énergie est produite en grande partie dans des centrales au gaz? Le gouvernement a-t-il examiné cette question? Quelles sont les émissions globales d'une voiture électrique fonctionnant à l'électricité grise produite au moyen du gaz? Une voiture électrique fonctionnant à l'électricité grise n'est-elle pas précisément l'une des voitures les plus polluantes et dont l'impact est le plus important sur l'environnement? Le ministre en est-il conscient?

Comment le gouvernement inscrit-il le projet de loi à l'examen dans l'économie circulaire? Que faudra-t-il faire des voitures de société existantes? Comment empêcher que les véhicules existants soient exportés massivement sur d'autres continents, tel que c'est d'ailleurs le cas actuellement, et continuent tout simplement à y générer des émissions?

Comme l'indique explicitement l'exposé des motifs, le projet de loi à l'examen part du principe que les véhicules électriques atterrissent dans le parc automobile privé à l'issue de la période de leasing ou d'utilisation. Mais dans

Alleen volledig elektrische auto's behouden hun fiscaal gunstregime. En dat vindt de spreker vreemd. Het klinkt tegenstrijdig maar bij de productie van elektrische wagens komt er meer CO₂ vrij dan bij het maken van een wagen met een verbrandingsmotor. Bij de bouw van een elektrische auto komt er 60 % meer CO₂ vrij dan bij de bouw van een diesel- of benzinewagen. Elektrische voertuigen bouwen is veel complexer en duurder en vraagt ook meer energie. Hoe meer energie, hoe meer CO₂. Ook batterijen vragen enorm veel energie om te maken. En dan heeft de spreker het nog niet eens over de recyclage van die batterijen.

Veel hangt ook af van de technologie waarmee de elektriciteit wordt gemaakt. Stroom uit kerncentrales, zonnepanelen of windmolens zorgt amper voor CO₂-uitstoot. Maar dat geldt natuurlijk niet voor stroom uit gascentrales die massaal CO₂ uitstoten. Ook de Raad van State stelt vast dat er bij de fiscale aftrek een onderscheid wordt gemaakt tussen categorieën van wagens enkel op basis van de CO₂-uitstoot tijdens het rijden. Er wordt geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en van de batterijen of met de uitstoot van fijn stof.

Het komt erop neer dat er geen rekening gehouden wordt met de algehele milieu-impact van elektrische wagens. Deze regering bekijkt, gemakshalve, enkel de uitstoot van de wagen tijdens het rijden. En negeert daarbij de uitstoot van de ganse levenscyclus van de elektrische wagen. Wat met de CO₂-uitstoot van elektrische wagens waarbij de stroom voor een belangrijk deel wordt geproduceerd in gascentrales? Heeft de regering dat bekeken? Wat is de algehele uitstoot van een elektrische wagen op grijze stroom uit gas? Is een elektrische wagen op grijze stroom net niet één van de meest vervuilende wagens? En meest belastend voor het milieu? Is de minister zich daarvan bewust?

Hoe kadert de regering dit wetsontwerp in het verhaal van de circulaire economie? Wat dient er te gebeuren met bestaande bedrijfswagens? Hoe wordt vermeden dat de bestaande voertuigen niet massaal geëxporteerd worden naar andere continenten, zoals dat vandaag trouwens al het geval is, en daar gewoon verder uitstoot genereren?

Het wetsontwerp rekent er ook op dat de elektrische wagens na afloop van de leasing- of gebruiksperiode doorschuiven naar het privéwagenvak. Dat staat met zoveel woorden ook in de toelichting van dit wetsontwerp.

quelle mesure le gouvernement a-t-il la certitude que ces véhicules électriques seront encore fiables et utilisables après avoir parcouru quelque 150 000 kilomètres, surtout en ce qui concerne la qualité des batteries?

L'utilisation de véhicules électriques requiert aussi un nombre suffisant de bornes de recharge disponibles, pas seulement sur les routes, mais aussi au domicile et sur le lieu de travail des conducteurs. C'est pourquoi le gouvernement entend encourager l'installation de bornes de recharge en prévoyant:

— une réduction d'impôt pour l'installation d'une borne de recharge à domicile; et

— une déduction majorée de frais en faveur de l'employeur pour l'installation de bornes de recharge accessibles au public. Les bornes de recharge devront reposer sur ce que l'on appelle des "technologies intelligentes" et être alimentées par de l'électricité verte.

Des experts estiment qu'un million de bornes de recharge seront nécessaires pour alimenter un million de véhicules électriques. En outre, il conviendra également de disposer d'une borne de recharge publique par tranche de dix voitures électriques, ce qui représente 100 000 bornes de recharge publiques. Il faudra dès lors au moins un million de bornes de recharge privées et 100 000 bornes de recharge publiques. Le ministre souscrit-il à cette estimation? Selon le ministre, combien de bornes de recharge supplémentaires faudra-t-il installer pour concrétiser l'électrification du parc des voitures de société d'ici 2026? Combien de bornes de recharge supplémentaires le ministre espère-t-il que l'avantage fiscal permettra d'installer chaque année? Et quel sera le nombre total de ces bornes d'ici 2026? Compte tenu de ces éléments, l'électrification complète du parc des voitures de société d'ici 2026 est-elle faisable et réaliste?

Aujourd'hui, les bornes de recharge sont trop peu nombreuses et sont surtout très mal réparties sur le territoire. C'est notamment le cas dans les zones reculées, mais aussi dans les villes de plus grande taille, où il n'est pas toujours possible de trouver de la place pour installer ces bornes. La région flamande a entre-temps pris des initiatives en vue d'installer des dizaines de milliers de bornes de recharge, mais des experts estiment que leur nombre demeurera insuffisant pour répondre aux besoins futurs. Le ministre dispose-t-il d'informations sur la situation dans les autres régions? Par ailleurs, comment le ministre entend-t-il élaborer un plan avec les trois régions pour poursuivre le développement des infrastructures de recharge électrique?

Maar hoe zeker is de regering ervan dat die elektrische wagens na pakweg 150 000 kilometer nog betrouwbaar en bruikbaar zijn zeker wat de kwaliteit van de batterijen betreft?

Elektrisch rijden vereist ook dat er voldoende laadpalen beschikbaar zijn. Niet alleen onderweg, maar ook thuis en op het werk. De regering wil daarom de installatie van laadstations aanmoedigen door middel van:

— een belastingvermindering voor de installatie van een laadpunt thuis; en

— een verhoogde kostenaftrek voor de werkgever voor de installatie van publiek toegankelijke laadstations. Het laadstation moet voorzien zijn van wat heet "slimme technologie" en gevoed worden door groene stroom.

Experten schatten dat er voor 1 miljoen wagens 1 miljoen laadpalen nodig zijn. Daarnaast is er per 10 elektrische wagens ook nog eens 1 publiek laadpunt nodig is. Dat zijn 100 000 publieke laadpalen. Dus minstens 1 miljoen private laadpalen en nog eens 100 000 publieke laadpalen. Kan de minister zich vinden in deze inschatting? Hoeveel extra laadpalen acht de minister noodzakelijk om de elektrificatie van het bedrijfswagenpark tegen 2026 te realiseren? Hoeveel extra laadpalen wil de minister jaarlijks realiseren met dit fiscaal voordeel? En hoeveel in totaal tegen 2026? En is de volledige elektrificatie van het bedrijfswagenpark tegen 2026 daarmee haalbaar en realistisch?

Er zijn vandaag te weinig laadpalen en ze zijn vooral bijzonder ongelijk verspreid over het grondgebied. Zeker in afgelegen gebieden, maar ook in grotere steden, waar het niet altijd mogelijk is om plaats te vinden voor laadpalen. Het Vlaams Gewest neemt ondertussen initiatieven om enkele tienduizenden laadpalen te realiseren, maar volgens experts blijft het aantal te beperkt om aan de toekomstige behoeften te voldoen. Heeft de minister informatie over de situatie in de andere gewesten? En hoe zal de minister tot een plan komen tussen de drie gewesten om de laadinfrastructuur verder uit te bouwen?

Il n'existe aujourd'hui aucun plan coordonné élaboré avec les trois régions pour poursuivre le développement des infrastructures de recharge électrique. L'évolution en faveur des véhicules électriques posera de nombreuses questions pratiques. Combien de bornes de recharge devra-t-on installer dans les entreprises ou chez les utilisateurs? Qui payera la borne? Qui payera l'énergie? Comment ce service sera-t-il facturé? *Quid* des bornes de recharge des travailleurs qui déménageront ou changeront de travail? Le partenaire du travailleur pourra-t-il également utiliser un point de recharge payé par l'employeur de celui-ci? *Quid* si le travailleur alimente lui-même la borne en électricité grâce à ses panneaux solaires? Et quelles seront les règles régissant l'utilisation domestique de l'électricité prise sur le lieu de travail pour charger la batterie du véhicule, par exemple pour cuisiner ou regarder la télévision?

Les fabricants d'automobiles et les sociétés de leasing se demandent si le réseau électrique sera en mesure de répondre à cette demande supplémentaire en électricité. Tout le monde est conscient du fait que le réseau tombera en panne si nous cuisinons et rechargeons tous nos véhicules entre 17 et 18 heures. Qu'arrivera-t-il durant les heures pleines? Disposera-t-on de suffisamment d'électricité pour recharger toutes ces voitures électriques? Notre réseau électrique sera-t-il en mesure de supporter cette augmentation de consommation? Jusqu'il y a peu, il était question d'un plan de délestage pour l'hiver. Le ministre est-il disposé à organiser des auditions avec les gestionnaires du réseau?

Compte tenu de la question épineuse de savoir si notre réseau sera en mesure de fournir cette électricité aux bons moments, nous devons également nous demander si nous disposerons d'électricité en quantité suffisante et à un prix abordable. En effet, notre facture d'électricité constitue déjà une feuille d'impôt qui ne dit pas son nom. Par ailleurs, les prix de l'électricité battent tous les records à l'heure actuelle. Il conviendra de réaliser des investissements considérables sur le réseau électrique dès lors qu'à de nombreux endroits, le réseau électrique n'est aujourd'hui pas assez puissant pour permettre de recharger des dizaines de véhicules en même temps.

Les gestionnaires du réseau devront donc investir, ce qui devra être répercuté sur les prix de l'électricité. Les personnes les plus fragiles de notre société n'en pâtiront-elles pas? Songeons à l'exemple des panneaux solaires et au fait que les personnes ne possédant pas de panneaux payent pour les propriétaires de panneaux. La précarité énergétique ne va-t-elle pas augmenter? Aujourd'hui, un million de ménages bénéficient déjà d'un

Een gecoördineerd plan met de drie gewesten over de verdere uitbouw van de laadinfrastructuur is op vandaag onbestaande. De evolutie zal leiden tot tal van praktische vragen. Hoeveel laadpalen moeten geïnstalleerd worden, op het bedrijf of bij de gebruiker? Wie betaalt het laadpunt? Wie betaalt de brandstof? Hoe wordt dat allemaal gefactureerd? Wat met laadpunten van werknemers die verhuizen of van job veranderen? Mag de partner ook laden aan een laadpunt dat door het werk betaald is? Wat als de werknemer zelf ook stroom levert via de eigen zonnepanelen? En wat worden de regels voor het meenemen van stroom van het werk via de autobatterij om thuis te koken of tv te kijken?

Automakers en leasingmaatschappijen vragen zich af of het elektriciteitsnet de extra vraag naar stroom wel aankan. Iedereen beseft dat als men allemaal massaal tussen 17 en 18 uur gaat koken en auto's opladen, het net plat gaat. Wat gebeurt in de piekuren? Zal er voldoende elektriciteit zijn om al die elektrische wagens op te laden? Zal het elektriciteitsnet het verhoogde gebruik wel aankunnen? Tot voor kort was er sprake van een afschakelplan in de winter. Is de minister bereid tot hoorzittingen met de netbeheerders?

Afgezien van de netelige kwestie of het netwerk in staat is deze elektriciteit op de juiste momenten aan te bieden, moet men zich ook afvragen of er voldoende en ook betaalbare elektriciteit beschikbaar zal zijn. Onze elektriciteitsfactuur is al een verdoken belastingbrief. De elektriciteitsprijzen breken vandaag ook alle records. Er zullen grote investeringen nodig zijn in het elektriciteitsnet. Op veel plaatsen is het elektriciteitsnetwerk vandaag te zwak om tientallen auto's op te laden.

De netbeheerders zullen dus moeten investeren, wat doorgerekend moet worden in de elektriciteitsstarieven. Zullen de meest kwetsbaren in de samenleving daar niet het slachtoffer van worden? Denk aan de zonnepanelen waar mensen zonder zonnepanelen betalen voor eigenaars van zonnepanelen. Zal de energiearmoede niet toenemen? Een miljoen gezinnen hebben al een sociaal energietarief. Zal die groep niet verder groeien? Zal deze

tarif social. Le nombre de bénéficiaires ne continuera-t-il pas à gonfler? Le gouvernement réalisera-t-il une étude sur l'incidence de ces nombreux coûts additionnels sur la facture de l'électricité?

Une voiture de société présente de nombreux avantages. C'est non seulement un moyen intéressant pour une entreprise de rémunérer ses travailleurs et de se profiler en tant qu'employeur attrayant, mais c'est également plus avantageux, en tant qu'employeur, de proposer une voiture de société à un travailleur que de lui accorder une augmentation de salaire équivalente.

Par rapport au rapport brut/net d'un salaire classique, une voiture de société est généralement très intéressante. Si l'on y ajoute les charges sociales et le précompte professionnel, une hausse équivalente du salaire net coûte à l'employeur près de trois fois plus cher qu'une voiture de société. La voiture de société constitue indéniablement une optimisation fiscale de la rémunération et, de ce fait, une nécessité pour de nombreuses entreprises. Quelle place occupe ce projet de loi dans le contexte de la grande réforme fiscale annoncée? Une réforme isolée des voitures de société, sans lien avec cette prétendue grande réforme fiscale, n'est-elle pas avant tout une annexe de plus qui s'ajoute au bric-à-brac fiscal qui caractérise ce pays?

L'impact de la transition énergétique sur les recettes des pouvoirs publics alimente d'ailleurs un débat qui va bien au-delà des voitures de société. Ce n'est que le 30 avril 2026 qu'il y aura une évaluation de l'impact de ce projet de loi sur les finances publiques. Mille fois trop tard, donc.

Quant à la facture, elle sera transmise sans vergogne au prochain gouvernement. Aujourd'hui, l'automobile est la vache à lait des finances publiques. Dans ce pays, les automobilistes sont pressés comme des citrons. Chaque année, le secteur automobile injecte environ 20 milliards d'euros dans le Trésor public: TVA, accises sur le carburant et, bien sûr, l'argent des voitures de société. Une note de l'Inspection des finances, que le journal *De Tijd* a pu consulter, fait état d'un impact négatif de plus de 700 millions d'euros sur les recettes de l'impôt sur les sociétés. L'intervenant demande s'il pourrait consulter cette note. Le Parlement pourrait-il en obtenir une copie via les services de la Chambre des représentants? Le chiffre cité dans *De Tijd* est-il exact?

Cette note met en garde contre un impact négatif de plus de 700 millions d'euros, en plus de la baisse attendue des accises sur le diesel et l'essence, qui pourrait se chiffrer en centaines de millions d'euros. La perte de recettes d'accises est estimée à 400 millions d'euros, sans compter le coût des incitants fiscaux pour les bornes

regering een studie maken van de impact van deze vele extra kosten op de elektriciteitsfactuur?

Een bedrijfswagen heeft vele voordelen: het is voor een bedrijf niet alleen een interessante manier om de medewerkers te verlonen en om zich te profileren als aantrekkelijke werkgever. Als werkgever is het ook voordeliger om een medewerker een bedrijfswagen ter beschikking te stellen dan hem of haar een gelijkwaardige loonsverhoging toe te kennen.

In vergelijking met de bruto-nettoverhouding van klassiek loon is een bedrijfswagen doorgaans zeer interessant. Als men de sociale lasten en bedrijfsvoorheffing erbij telt, kost een netto loonsopslag de werkgever bijna het drievoud in vergelijking met een bedrijfswagen. Een bedrijfswagen is onmiskenbaar een fiscale optimalisatie van het loon. Broodnodig voor heel wat van de bedrijven. Hoe kadert dit wetsontwerp in de brede fiscale hervorming? Betekent een geïsoleerde hervorming van de bedrijfswagens los van de zogenaamde brede fiscale hervorming niet vooral een verdere uitbouw van de fiscale koterij in dit land?

De gevolgen van de energietransitie op de inkomsten van de overheden zijn trouwens voer voor een debat dat veel ruimer gaat dan de bedrijfswagen alleen. Pas op 30 april 2026 komt er een evaluatie van de impact van dit wetsontwerp op de overheidsfinanciën. Hopeloos te laat!

De factuur wordt schaamteloos doorgestuurd naar de volgende regering. De wagen is vandaag de melkkoe van de staatskas. Automobilisten worden in dit land uitgeperst als citroenen. Jaarlijks vloeit er zowat 20 miljard euro vanuit de autosector naar de schatkist: btw, accijnzen op brandstof en natuurlijk geld van de bedrijfswagens. In een nota van de Inspectie van Financiën, die de krant *De Tijd* kon inkijken, wordt gewaarschuwd voor een negatieve impact van ruim 700 miljoen euro op de inkomsten uit de vennootschapsbelasting. Kan de spreker die nota van de inspectie van Financiën inkijken? Kan het Parlement via de diensten van de Kamer van volksvertegenwoordigers een kopie van deze nota krijgen? Klopt dat cijfer dat werd geciteerd in *De Tijd*?

In die nota wordt gewaarschuwd voor een negatieve impact van ruim 700 miljoen euro, naast de verwachte daling van de accijnzen op diesel en benzine, die ook nog eens in de honderden miljoenen euro's kan lopen. Het verlies aan accijnsinkomsten wordt geraamd op 400 miljoen euro en er zijn uiteraard ook nog de

de recharge. En outre, les voitures électriques seront temporairement déductibles à 100 % et prendront la place de véhicules qui ne sont que partiellement déductibles. En d'autres termes, on se dirige vers un trou de certainement plus d'un milliard d'euros. De son côté, le gouvernement a-t-il une idée du coût total du projet de loi à l'examen? Certains ont évoqué un coût budgétaire de 1 à 1,5 milliard d'euros. Quel sera en vérité l'impact budgétaire de cette mesure? Le projet de loi ne représente-t-il pas une menace pour le budget à long terme? Comment les pertes de recettes liées aux accises et à la TVA sur les carburants seront-elles compensées? Doit-on s'attendre à terme à une hausse des prix des carburants, dont pâtiront également les particuliers? N'y aura-t-il pas un effet en cascade? Un groupe plus restreint d'automobilistes roulant encore au diesel et à l'essence paiera encore plus. Quelles garanties le gouvernement offre-t-il à cet égard?

Dans l'accord de gouvernement, on peut lire que "[l]e gouvernement mettra en place un cadre permettant aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société de recevoir un budget mobilité de leur employeur. De cette manière on stimulera les alternatives de mobilité durable (transports en commun, vélos, voitures neutres en carbone, etc.) et la volonté d'habiter ou d'emménager près de son lieu de travail." L'avant-projet initial contenait également un chapitre sur les modifications de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité. Ce chapitre a été supprimé dans le texte final du projet de loi. Le ministre peut-il en expliquer la raison?

Mme Marie-Christine Marghem (MR) constate que projet de loi à l'examen propose une réforme majeure. Cette réforme soulève de nombreuses questions pratiques et concrètes, telles que la capacité du réseau de distribution d'électricité ou l'impact du lieu de résidence sur la répartition et l'installation de bornes de recharge.

L'intervenante attire l'attention sur deux problèmes importants. Tout d'abord, elle souhaite obtenir davantage d'informations sur l'impact budgétaire de cette réforme. La situation budgétaire précaire actuelle risque de devenir encore plus difficile, et la réforme proposée de l'impôt des personnes physiques pourrait avoir une portée moindre que celle espérée, en raison de la réforme de fiscalité automobile et de son coût éventuel.

La membre soulève par ailleurs la question de l'efficacité de cette réforme. Les gains attendus en matière de réduction des émissions de CO₂ grâce à l'électrification de l'ensemble du parc automobile des entreprises seront complètement annulés par les émissions des centrales électriques au gaz nécessaires pour maintenir le niveau de production d'électricité après la sortie

kosten voor de fiscale stimuli voor laadpalen. Verder zullen elektrische wagens tijdelijk 100 % aftrekbaar zijn en de plaats innemen van wagens die slechts beperkt aftrekbaar zijn. Een gat van meer dan een miljard euro is met andere woorden geen onderschatting. Is er, binnen de regering, ook zicht op de totale kostprijs van dit wetsontwerp? Er circuleren bedragen van een kostprijs van 1 miljard tot 1,5 miljard euro voor de begroting. Wat zal de budgettaire impact zijn van deze maatregel? En brengt dit wetsontwerp het langetermijntraject voor de begroting niet in gevaar? Op welke wijze zullen de gedeelde inkomsten met betrekking tot accijnzen en btw uit brandstoffen gecompenseerd worden? Betekent dit op termijn een stijging van de brandstofprijzen, waarvan ook particulieren het slachtoffer zullen worden? Zal er geen verschuivingseffect ontstaan? Een kleinere groep die nog diesel en benzine tankt zal nog meer betalen. Welke garanties biedt de regering op dat vlak?

Het regeerakkoord zegt het volgende: "De regering zal een kader uitwerken waarbij ook werknemers die geen aanspraak maken op een bedrijfswagen een mobiliteitsbudget toegekend kunnen krijgen door hun werkgever." Op die manier worden duurzame mobiliteitsalternatieven (openbaar vervoer, fietsen, broeikasgasneutrale auto's, enzovoort) evenals het dicht bij het werk (gaan) wonen gestimuleerd. Het oorspronkelijke voorontwerp bevatte ook een hoofdstuk aanpassingen aan de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. Dit hoofdstuk werd geschrapt in het definitieve wetsvoorstel. Kan de minister de reden daarvoor toelichten?

Mevrouw Marie-Christine Marghem (MR) stelt vast dat het voorliggende wetsontwerp een grote hervorming behelst. Deze hervorming roept heel wat praktische en concrete vragen op zoals bijvoorbeeld rondom de draagkracht van het distributienetwerk van elektriciteit of de impact van de plaats en de woonst waar men verblijft op de verspreiding en de plaatsing van laadpalen.

De spreekster onderstreept twee belangrijke knelpunten. Vooreerst wil de spreekster meer informatie over de budgettaire impact van deze hervorming. De huidige precare budgettaire situatie dreigt nog moeilijker te worden en de vooropgestelde hervorming van de personenbelasting zou door de hervorming van de autofiscaliteit, en haar eventuele kostprijs, minder ingrijpend kunnen zijn dan verwacht.

Daarnaast haakt de spreekster in op de doeltreffendheid van deze hervorming. De voorziene winst in CO₂-reductie door de elektrificatie van het volledige bedrijfswagenpark zal volledig tenietgedaan worden door de uitstoot van de gascentrales die nodig zullen zijn om de elektriciteitsproductie op peil te houden na de kernuitstap teneinde de stijging van de vraag naar

du nucléaire afin de faire face à l'augmentation de la demande d'électricité. L'intervenante ajoute qu'il y aura des coûts budgétaires supplémentaires importants sur une base annuelle.

Mme Marghem insiste en outre sur l'importance de la sécurité d'approvisionnement, qui va de pair avec un degré suffisant d'indépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger. Le défi de la réforme à l'examen est non seulement le verdissement fiscal et social de la mobilité, mais aussi le verdissement de l'environnement afin d'apporter une réponse adéquate au changement climatique.

M. Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen) note que le projet de loi à l'examen est le fruit d'un compromis. Ce compromis offre une solution à l'un des problèmes majeurs du système de voitures salaires, à savoir le problème de la qualité de l'air. Il ressort d'une étude de 2016 qu'en Belgique, 9 000 personnes meurent prématurément chaque année en raison de la mauvaise qualité de l'air due à la forte concentration de dioxyde d'azote résultant des nombreuses voitures à moteur thermique. L'ONG *The Institute of Global Health* a publié en 2020 une étude montrant que deux villes belges figurent dans le top 10 des villes d'Europe où la qualité de l'air est la plus mauvaise. La ville d'Anvers occupe la deuxième place et la ville de Bruxelles la huitième. Pour Bruxelles, cela représente 530 décès prématurés par an.

Pour le groupe de l'intervenant, ce chiffre doit être réduit de manière drastique. Par conséquent, il faut s'engager fermement à prendre des mesures visant et réalisant une amélioration de la qualité de l'air. À cette fin, une réduction globale du nombre de véhicules constitue la principale solution, ainsi qu'une réduction radicale du nombre de véhicules à moteur à combustion. Cet objectif est au cœur du projet de loi à l'examen.

L'intervenant revient ensuite sur la problématique de la qualité de l'air. Un jour de semaine, l'air bruxellois contient 70 microgrammes de dioxyde d'azote par mètre cube. Le dimanche, ce taux est de 40 à 45 microgrammes par mètre cube et pendant le dimanche sans voiture, il passe à 10 microgrammes par mètre cube au moment où il n'y a pas de véhicules dans la ville (entre 9 h et 19 h).

L'électrification complète du parc automobile belge n'aura effectivement pas d'impact sur le nombre de kilomètres d'embouteillages dans ce pays, mais elle aura un impact significatif sur le niveau de dioxyde d'azote dans l'air. Il s'agit d'une avancée majeure pour la santé publique et c'est donc la principale raison pour

électricité te kunnen opvangen. Bovendien wijst de spreker erop dat er belangrijke budgettaire meerkosten zullen zijn op jaarbasis.

Daarenboven wijst de spreker op het belang van de bevoorradingszekerheid die gepaard gaat met een voldoende mate aan energie-onafhankelijkheid ten aanzien van het buitenland. De uitdaging van deze hervorming bestaat niet louter uit de sociale en fiscale vergroening van de mobiliteit maar eveneens uit een waarachtige vergroening van het leefmilieu die op een adequate wijze een antwoordt biedt op de klimaatverandering.

De heer Gilles Vanden Burre (Ecolo-Groen) merkt op dat het voorliggende wetsontwerp het product is van een compromis. Dit compromis biedt een oplossing aan één van de grote problematieken van het systeem van de salarismotoren, met name de problematiek van de luchtkwaliteit. Een studie uit 2016 toont aan dat in België 9 000 mensen per jaar vroegtijdig overlijden omwille van de slechte luchtkwaliteit naar aanleiding van de hoge concentratie aan stikstofdioxide ten gevolge van de vele motoren met een verbrandingsmotor. Een ngo, met name *The Institute of Global Health*, heeft een studie gepubliceerd in 2020 waaruit blijkt dat twee Belgische steden in de top tien staan van de steden in Europa met de slechtste luchtkwaliteit. Op nummer 2 staat de stad Antwerpen en de stad Brussel bevindt zich op de achtste plaats. Voor Brussel betekent dit 530 vroegtijdige overlijdens per jaar.

Dit cijfer moet voor zijn fractie drastisch naar omlaag. Bijgevolg moet er dus sterk ingezet worden op maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit beogen en realiseren. Een globale daling van het aantal voertuigen is hierbij de voornaamste oplossing alsook het aantal voertuigen met een verbrandingsmotor drastisch verminderen. Dit objectief staat centraal in het voorliggende wetsontwerp.

Daarnaast haakt de spreker verder in op de problematiek van de luchtkwaliteit. Tijdens een doordeweekse dag bevindt er zich 70 microgram per kubieke meter stikstofdioxide in de lucht in Brussel. Op zondag bedraagt dit cijfer 40 à 45 microgram per kubieke meter en tijdens de autoloze zondag bedraagt dit cijfer 10 microgram per kubieke meter wanneer er geen voertuigen zijn in de stad (tussen 9 en 19 uur).

De volledige elektrificatie van het Belgische wagenpark zal inderdaad geen impact hebben op het aantal filekilometers in dit land maar het zal een belangrijke impact hebben op het stikstofdioxidegehalte in de lucht. Dit is een belangrijke stap voorwaarts voor de volksgezondheid en het is dan ook de voornaamste reden waarom

laquelle les partis écologistes ont apporté leur soutien total à cette réforme.

Néanmoins, le texte législatif à l'examen ne résout pas tous les problèmes liés au système des voitures salaires. À cet égard, le membre fait notamment référence au fait que les voitures salaires sont principalement attribuées aux catégories professionnelles supérieures, ce qui crée une injustice sociale entre travailleurs. En outre, il souligne que le texte de loi à l'examen continue de subventionner des véhicules et, partant, les nombreux embouteillages qu'ils entraînent. Ces défis doivent recevoir une réponse politique au cours des prochaines années. Aujourd'hui, un premier pas structurel est fait dans la bonne direction, mais le travail est loin d'être terminé.

B. Réponses du vice-premier ministre

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude, se félicite des nombreuses réactions positives des membres de la commission. Il s'agit d'une mesure historique qui répond aux objectifs climatiques de ce gouvernement.

Tout d'abord, le ministre répond aux questions soulevées par M. Donné.

En ce qui concerne l'aspect budgétaire, selon le ministre, deux choses doivent être clarifiées au préalable.

Tout d'abord, le verdissement du parc automobile se fera quoi qu'il arrive. Il s'agit d'une évolution naturelle qui se dessine et qui est en grande partie impulsée au niveau international. Tout ce que le gouvernement fait avec le projet de loi à l'examen, c'est d'accélérer ce nécessaire verdissement. La plupart des effets budgétaires évoqués sont le résultat non pas du projet de loi à l'examen mais d'un monde en plein verdissement, ce qui a un impact sur les recettes.

Deuxièmement, l'administration a fait des estimations détaillées. Cela implique nécessairement des hypothèses et des incertitudes. Personne ne peut en effet prédire l'avenir. L'exercice budgétaire a été sérieux. Bien entendu, le ministre est conscient que ce processus de verdissement nécessite un suivi et une évaluation constants. C'est pourquoi le ministre a prévu dans le projet de loi un moment d'évaluation obligatoire et des engagements clairs ont été pris au sein du gouvernement sur le suivi ultérieur de la mise en œuvre de ce projet.

Cette réforme est neutre sur le plan budgétaire. Le projet de loi à l'examen ne fait en effet qu'accélérer le processus de verdissement déjà en cours. La perte d'une

de groenen zich volop achter deze hervorming hebben geschaard.

Desalniettemin lost deze wettekst niet alle problematieken op die verbonden zijn aan het systeem van de salarismotoren. Hij verwijst hierbij onder meer naar het feit dat de salarismotoren vooral toebedeeld worden aan de hogere functieklassen waardoor er een sociale onrechtvaardigheid wordt geïnstalleerd tussen de werknemers. Daarnaast stipt hij aan dat deze wettekst voertuigen blijft subsidiëren en dus ook de vele verkeersfiles die ermee gepaard gaan. Deze uitdagingen moeten in de loop van de komende jaren een politiek antwoord krijgen. Vandaag wordt er een eerste, structurele stap in de juiste richting gezet maar het werk is nog verre van af.

B. Antwoorden van de vice-eersteminister

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, bevoegd voor de coördinatie van de fraudebestrijding, is verheugd met de vele positieve reacties van de commissieleden. Het gaat dan ook om een historische maatregel die beantwoordt aan de klimaatdoelstellingen van deze regering.

Vooreerst gaat de minister in op de vragen van de heer Donné.

Wat het budgettaire luik betreft moeten er volgens de minister vooraf twee dingen duidelijk worden gesteld.

Ten eerste zal de vergroening van het wagenpark sowieso plaatsvinden. Het is een natuurlijke evolutie die op ons afkomt en die in belangrijke mate internationaal wordt gedreven. Wat de regering doet met het voorliggende wetsontwerp, is deze noodzakelijke vergroening versnellen. De meeste budgettaire effecten waarover wordt gesproken, zijn niet het gevolg van het voorliggende wetsontwerp, maar van een wereld in volle groene evolutie, waardoor een impact op de ontvangsten ontstaat.

Ten tweede heeft de administratie uitvoerig ramingen gemaakt. Dat gaat noodzakelijkerwijze gepaard met hypothesen en onzekerheden. Niemand kan immers de toekomst voorspellen. De budgettaire oefening is ernstig gebeurd. Natuurlijk beseft de minister dat dit vergroeningsproces een constante monitoring en evaluatie behoeft. Om die reden heeft de minister in het wetsontwerp een verplicht evaluatiemoment laten opnemen en werden er in de schoot van de regering duidelijke afspraken gemaakt over de verdere opvolging van de uitvoering van dit project.

Deze hervorming is budgetneutraal. Het wetsontwerp doet immers niets meer dan de reeds op gang zijnde vergroening versnellen. Het wegvallen van een

série de recettes interviendrait de toute façon. Le projet de loi à l'examen ne fait qu'avancer les choses. Ce que prévoit le projet de loi, c'est que la déductibilité fiscale des voitures de société sans émissions sera systématiquement réduite à partir de 2027 pour atteindre 67,5 % en 2031, ce qui correspond au niveau actuel de déductibilité. De cette façon, le changement est neutre.

La décision d'opter radicalement pour des voitures sans émissions aura des effets positifs énormes à court terme. Le verdissement du parc automobile aura des effets positifs sur le climat et l'environnement et permettra donc de réduire durablement les coûts de notre système de santé. Dans le même temps, la Belgique devra acheter moins de tonnes de certificats d'émission de CO₂.

Enfin, le ministre tient à souligner que son administration a insisté à plusieurs reprises sur le fait que le projet de loi à l'examen devait se concentrer sur les effets macroéconomiques positifs indiscutables, plutôt que sur certaines catégories de recettes fiscales ou éléments microéconomiques. Les effets macroéconomiques ne doivent dès lors pas être sous-estimés. L'administration a calculé qu'une augmentation d'un point de pourcentage de la croissance économique entraîne une augmentation autonome des recettes fiscales de 1,56 milliard d'euros. Cet accroissement de recettes s'explique non pas parce que l'on taxe davantage mais simplement parce que l'on agrandit le gâteau.

Pour effectuer les calculs, on a, dans le cadre de ce projet, travaillé en collaboration avec la Febiac, ce qui est d'ailleurs une pratique courante pour l'élaboration des projets liés à la fiscalité automobile. Cette organisation est la mieux placée sur le marché belge pour fournir des chiffres fiables sur l'évolution attendue du parc automobile. Les chiffres fournis ont également été systématiquement validés de manière critique par l'administration. Par ailleurs, le ministre s'est également appuyé sur des données fournies par diverses administrations publiques et diverses parties prenantes ayant une connaissance du dossier.

En ce qui concerne la question de M. Donné sur les voitures hybrides, le ministre répond que l'objectif est d'encourager les conducteurs de voitures hybrides à rouler autant que possible à l'électricité, car la pratique montre que ces voitures sont en grande partie achetées pour des raisons fiscales sans nécessairement rouler à l'électricité. Il est donc important de prévoir cette incitation plus rapidement, afin d'accélérer le passage à l'électricité.

La date du 1^{er} juillet 2023 est destinée à délimiter le champ d'application en ce qui concerne les voitures émettant du CO₂ qui relèveront du scénario de sortie.

aantal inkomsten zou sowieso plaatsvinden. Het wetsontwerp trekt dit enkel naar voren. Wat wel gebeurt in het ontwerp is de fiscale aftrekbaarheid van koolstof-emissievrije bedrijfswagens stelselmatig afbouwen vanaf 2027 naar 67,5 procent in 2031, wat overeenkomt met het huidige niveau van aftrekbaarheid. Op die manier is de verschuiving neutraal.

De keuze om radicaal te kiezen voor koolstofemissievrije wagens heeft op korte termijn enorme positieve effecten. De vergroening van het wagenpark zal positieve effecten hebben op het klimaat en het leefmilieu en zal bijgevolg de kosten in onze gezondheidszorg permanent doen afnemen. Tegelijkertijd zal België minder ton CO₂-emissie certificaten moeten aankopen.

Tot slot wenst de minister te benadrukken dat zijn administratie meermaals heeft benadrukt dat bij het voorliggende wetsontwerp, de focus hoort te liggen bij de onbetwistbaar positieve macro-economische effecten, eerder dan op bepaalde categorieën belastingontvangsten of micro-economische elementen. De macro-economische effecten mogen dan ook niet worden onderschat. De administratie heeft berekend dat een toename van de economische groei met één procentpunt leidt tot een autonome verhoging van de fiscale ontvangsten met 1,56 miljard euro. Dat zijn ontvangsten gewoon omdat de taart groter wordt gemaakt, niet omdat er iemand meer wordt belast.

Voor het maken van de berekeningen werd in het kader van dit project samengewerkt met Febiac, wat overigens gebruikelijk is voor de vormgeving van projecten inzake autofiscaliteit. Die organisatie is de best geplaatste op de Belgische markt om betrouwbare cijfers aan te leveren over de verwachte evolutie van het wagenpark. De aangeleverde cijfers werden ook systematisch op een kritische manier gevalideerd door de administratie. Daarnaast heeft de minister zich ook gebaseerd op data die werden aangeleverd door verschillende overheidsadministraties en diverse stakeholders met kennis van zaken.

Met betrekking tot de vraag van de heer Donné over de hybride wagens antwoordt de minister dat het de bedoeling is om chauffeurs van hybride wagens aan te moedigen om zo veel als mogelijk elektrisch te rijden, want de praktijk leert dat dergelijke wagens in belangrijke mate worden aangekocht om fiscale redenen zonder er noodzakelijk elektrisch mee te rijden. Het is dus zaak om sneller die incentive te geven, zodat de omschakeling eerder gebeurt.

De datum van 1 juli 2023 is bedoeld om het toepassingsgebied af te bakenen voor wat betreft de wagens met CO₂-uitstoot die onder het uitdoofscenario zullen

Il s'agit donc d'une finalité différente de la réduction susmentionnée des coûts de l'essence et du diesel.

Par ailleurs, le ministre souligne le fait que le gouvernement flamand, sur proposition du ministre flamand des Finances, M. Diependaele, a déjà pris des mesures importantes dans le domaine de la taxe de mise en circulation (TMC). À partir du 1^{er} janvier 2021, l'exonération existante ne s'appliquera qu'aux voitures électriques pures et aux voitures à hydrogène. L'exonération pour les véhicules hybrides rechargeables et les voitures fonctionnant au CNG et LNG a été supprimée à compter du 31 décembre 2020. Il en va de même pour les voitures en leasing.

Le ministre s'étonne dès lors que M. Donné ait, sur ce projet, des observations à faire concernant les voitures hybrides et qu'il dépose un amendement à cet effet, alors que le gouvernement flamand est beaucoup plus strict que ce qui est sur la table ici. Dans le projet de loi à l'examen, le système ne devient plus strict qu'à partir du 1^{er} janvier 2023.

Quant à la question sur l'impact carbone, le ministre renvoie à sa exposé introductif.

En ce qui concerne l'observation relative à la complexité, le ministre répond que, lors de l'élaboration du projet à l'examen, il s'est rendu compte que le SPF Finances détenait beaucoup moins de statistiques concernant les voitures de société que ce qui est généralement supposé. Afin de renforcer cette collecte de données et de pouvoir effectuer le suivi sur cette base, il convient de recueillir des données supplémentaires. Cela se fera selon une procédure qui occasionnera le moins de charges administratives supplémentaires possible. Bon nombre des données nécessaires sont déjà disponibles auprès des secrétariats sociaux, ce qui permet de réduire considérablement la demande de données supplémentaires auprès des employeurs.

Concernant l'observation relative à l'augmentation rampante de la fiscalité automobile en raison de l'application de la norme WLTP, le ministre répond que ce gouvernement n'applique pas d'augmentation rampante de la taxation des voitures de société. Pour ce qui est du passage de la norme WLTP à la valeur NEDC, la position adoptée par le ministre des Finances de l'époque, M. Van Overtveldt, est toujours valable. Cette position n'a pas changé à ce jour.

En ce qui concerne la question relative à une éventuelle taxe sur l'électricité en raison de la perte de recettes des accises, le ministre répond que le projet de loi à l'examen vise à accélérer l'électrification du parc automobile des entreprises. L'électrification aura sans aucun doute un

vallen. Daar schuilt dus een andere finaliteit in dan de voornoemde beperking van benzine- en dieselkosten.

Daarnaast wijst de minister op het feit dat de Vlaamse regering, op voorstel van de Vlaamse minister van Financiën Diependaele, reeds belangrijke ingrepen heeft gedaan op het gebied van de belasting op inverkeerstelling (BIV). Sinds 1 januari 2021 geldt de bestaande vrijstelling enkel voor zuiver elektrische wagens en wagens op waterstof. De vrijstelling voor plug-in hybrides en wagens op cng en lng is stopgezet per 31 december 2020. Dit geldt overigens ook voor leasingwagens.

Het komt de minister dan ook vreemd voor dat de heer Donné op dit ontwerp opmerkingen heeft met betrekking tot hybride wagens en daartoe een amendement indient, terwijl de Vlaamse regering véél strenger is dan wat hier op tafel ligt. In het voorliggende wetsontwerp wordt de regeling pas strenger vanaf 1 januari 2023.

Voor wat betreft de vraag inzake de CO₂-impact, verwijst de minister naar zijn inleidende uiteenzetting.

In verband met de opmerking over de complexiteit antwoordt de minister dat hij tijdens het totstandkomingsproces van het voorliggende ontwerp heeft moeten vaststellen dat de FOD Financiën over veel minder cijfergegevens in verband met bedrijfswagens beschikt dan doorgaans wordt aangenomen. Om die datacollectie te versterken en de daarop gebaseerde monitoring te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk om bijkomende gegevens te verzamelen. Dat zal gebeuren op een manier die zo weinig mogelijk bijkomende administratieve lasten veroorzaakt. Reeds heel wat noodzakelijke gegevens zijn beschikbaar bij de sociale secretariaten, waardoor de opvraging van bijkomende gegevens bij de werkgevers sterk kan worden beperkt.

Inzake de opmerking over de sluipsgewijze verhoging van de autofiscaliteit door toepassing van de WLTP-norm antwoordt de minister dat deze regering geen sluipende belastingverhogingen doorvoert op bedrijfswagens. Wat de overgang van WLTP naar NEDC betreft, geldt nog steeds het standpunt dat door de toenmalige minister van Financiën, de heer Van Overtveldt werd ingenomen. Aan dat standpunt is tot op heden niets gewijzigd.

Met betrekking tot de vraag over een eventuele heffing op elektriciteit ten gevolge van het wegvallen van de inkomsten uit accijnzen antwoordt de minister dat dit wetsontwerp tot doel heeft de elektrificatie van het bedrijfswagenpark te versnellen. De elektrificatie zal

impact sur les recettes d'accises. Pour l'heure, il n'est toutefois pas possible d'en effectuer une estimation réaliste. Aucune estimation précise ne peut en effet être réalisée, tant en ce qui concerne le calendrier qu'en ce qui concerne la taille. L'augmentation des taxes sur l'électricité n'est pas à l'ordre du jour. L'accord de gouvernement prévoit clairement que la part fédérale de la facture d'électricité n'augmentera pas.

Quant à la question visant à savoir si l'offre de petites voitures électriques était suffisantes, le ministre répond qu'il existe déjà un large choix de voitures électriques. La plupart des modèles ont certes un prix élevé – entre 30 000 et 45 000 euros – mais il existe déjà, par exemple, une Dacia Spring entièrement électrique pour moins de 20 000 euros.

En outre, la situation évolue très rapidement. Actuellement, toutes les grandes marques automobiles préparent le déploiement de leur gamme électrique. En témoignent les nombreuses et ambitieuses annonces faites par les constructeurs automobiles au cours des derniers mois. L'époque où les voitures électriques étaient réservées aux conducteurs de Tesla les plus fortunés est peu à peu révolue. À partir de 2025, de nombreux modèles électriques seront moins chers que leurs homologues à moteur à combustion, prédit une nouvelle étude réalisée par des organisations européennes de consommateurs, dont Test-Achats, portant sur le *total cost of ownership*.

Les voitures électriques seront toujours plus chères à l'achat que les modèles traditionnels, mais comme l'électricité est moins chère que l'essence et le diesel, que les coûts d'entretien sont plus faibles et que la valeur résiduelle est plus élevée, elles deviennent de plus en plus compétitives.

Selon l'étude de Test-Achats, toute personne souhaitant acheter une voiture de taille moyenne s'en sortirait mieux financièrement dès 2022. Une fois ce virage pris, le parc automobile pourra rapidement devenir plus écologique.

C'est ce qui ressort notamment de l'exemple norvégien, pays où les exonérations fiscales et les taxes sur les combustibles fossiles rendent depuis longtemps les modèles électriques moins chers que leurs homologues conventionnels.

Les experts en mobilité ont calculé qu'au bout de cinq ans, une personne qui parcourt 12 000 km par an avec une Renault Zoé électrique dépensera 2 200 euros de moins qu'avec une VW Polo à moteur thermique. Après sept ans, cet avantage passe à 5 000 euros.

ongetwijfeld een impact hebben op de accijnsinkosten. Op dit ogenblik is het echter niet mogelijk om een realistische inschatting te maken. Zowel qua timing als qua omvang kunnen immers geen accurate schattingen worden gemaakt. Hogere heffingen op elektriciteit zijn niet aan de orde. Het regeerakkoord stelt hierover duidelijk dat het federale aandeel op de elektriciteitsfactuur niet zal stijgen.

Wat de vraag betreft over het voldoende aanbod van kleine elektrische wagens antwoordt de minister dat er vandaag reeds een ruime keuze is aan elektrische wagens. Aan de meeste modellen hangt echter een stevig prijskaartje – tussen de 30 000 en 45 000 euro –, maar voor minder dan 20 000 euro is er bijvoorbeeld al een volledig elektrische Dacia Spring.

Bovendien verandert de situatie razendsnel. Momenteel werken alle grote automerken aan de uitrol van hun elektrisch gamma. Getuige daarvan de vele en ambitieuze aankondigingen van de autoconstructeurs over de afgelopen maanden. De tijd dat elektrisch rijden alleen voor de beter bemiddelde Teslabestuurders is weggelegd, is stilaan voorbij. Vanaf 2025 zullen er veel elektrische modellen goedkoper zijn dan hun tegenhangers met een verbrandingsmotor, voerspelt een nieuwe studie van Europese consumentenorganisaties, waaronder Test Aankoop, als men kijkt naar de *total cost of ownership*.

Elektrische wagens blijven nog even duurder in aankoop dan de klassieke modellen, maar omdat stroom goedkoper is dan benzine en diesel, de onderhoudskosten lager zijn en de restwaarde hoger, kunnen ze steeds beter concurreren.

Wie een middenklassevoertuig wil aankopen, zou volgens het onderzoek van Test Aankoop al in 2022 financieel beter af zijn. Als die omslag eenmaal bereikt is, kan het wagenpark snel vergroenen.

Dat blijkt ook in Noorwegen, waar elektrische modellen door fiscale vrijstellingen en belastingen op fossiele brandstof al langer goedkoper zijn dan de klassieke varianten.

Mobiliteitsexperten hebben berekend dat voor iemand die 12 000 km per jaar rijdt met een elektrische Renault Zoë na vijf jaar 2 200 euro goedkoper af is dan met een VW Polo met verbrandingsmotor. Na zeven jaar loopt dat voordeel al op tot 5 000 euro.

Le ministre répond ensuite aux questions de M. Laaouej.

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 construction ou la rénovation d'un parking ne constitue évidemment pas un coût supplémentaire. Pas plus que l'achat éventuel d'un terrain pour construire un parking. Toutefois, le coût de certains travaux de placement spécifiques et nécessaires en fait partie.

Le contribuable sollicitant la réduction d'impôt doit tenir un certain nombre de documents à la disposition de 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. Il n'y a pas d'obligation de rendre public les bornes qui sont installées par des particuliers. Le montant pour lequel la réduction peut être octroyée est limité à 1 500 euros par borne et par contribuable et la réduction ne peut être octroyée qu'une seule fois au contribuable.

L'investissement dans les points de recharge dans les zones urbaines et suburbaines sera principalement public et semi-public. Les points de recharge privés seront possibles lorsqu'il y aura de la place, bien sûr. Dans les zones rurales, il pourrait tout aussi bien s'agir d'un mélange de points de charge publics, semi-publics et privés. Le projet de loi travaille sur différents fronts, notamment par la réduction d'impôt pour les particuliers et par l'augmentation de la déduction des coûts pour les entreprises.

Lorsque le locataire ne peut pas installer une borne de recharge, il n'aura évidemment pas droit à la réduction d'impôt.

Le ministre aborde ensuite de manière plus approfondie une série de questions de Mme Vindevoghel.

Le ministre souligne de nouveau que l'objet du projet de loi à l'examen ne consiste pas à supprimer les "voitures salaires". Le but est précisément d'accélérer le verdissement du parc automobile, ce qui a également été confirmé par une série de membres de la commission.

En ce qui concerne l'avis du Conseil central de l'économie, le ministre répond que l'impôt des personnes

Vervolgens gaat de minister over tot het beantwoorden van de vragen van de heer Laaouej.

De bijkomende kosten die samen met de laadpaal worden afgeschreven, maken deel uit van die investeringswaarde. Het gaat hier bijvoorbeeld om de kosten voor de bekabelingswerken. Ook de kosten in verband met de elektriciteitskast die voor de werking van de laadpalen nodig is, komen voor de verhoogde aftrek in aanmerking.

De aanleg of vernieuwing van een parkeergelegenheid zijn uiteraard geen bijkomende kosten. Net zomin de eventuele aankoop van een terrein om een parkeerterrein op aan te leggen. De kosten om bepaalde specifieke, noodzakelijke plaatsingskosten te doen, vallen daar wel onder.

De belastingplichtige die om de belastingvermindering vraagt, moet een aantal documenten ter beschikking houden van de administratie. Het gaat hier om de facturen, de bijbehorende betalingsbewijzen, het bewijs waaruit blijkt dat het om een slimme laadpaal gaat die uitsluitend op groene stroom werkt, en het keuringsattest. Er geldt geen verplichting om de door particulieren geplaatste laadpalen publiek toegankelijk te maken. De vermindering kan worden aangevraagd voor een bedrag van maximaal 1 500 euro per laadpaal en per belastingplichtige en dit slechts eenmalig.

Voor de laadpunten in steden en randgemeenten zal het hoofdzakelijk om publieke en semipublieke investeringen gaan. Ook private laadpunten zullen mogelijk zijn, voor zover er uiteraard plaats zal zijn. In landelijke gebieden zou het evengoed kunnen gaan om een mix van publieke, semipublieke en private laadpunten. Het wetsontwerp zet op meerdere fronten in, meer bepaald via de belastingvermindering voor de particulieren en via de verhoging van de kostenafrek voor de ondernemingen.

Wanneer de huurder geen laadpaal kan plaatsen, zal hij uiteraard geen recht hebben op de belastingvermindering.

Vervolgens gaat de minister dieper in op een aantal vragen van mevrouw Vindevoghel.

De minister benadrukt nogmaals dat het opzet van dit ontwerp er niet in bestaat om de zogenaamde salarismotoren af te schaffen. Het is net de bedoeling om het wagenpark versneld te vergroenen, wat ook werd bevestigd door een aantal commissieleden.

Met betrekking tot het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven antwoordt de minister dat de

morales est un impôt dont la base imposable est très limitée. Les contribuables qui en relèvent ne sont imposés que sur certaines bases. Ils ne sont pas imposés sur leurs bénéfices, c'est dès lors précisément la raison pour laquelle ces contribuables ne peuvent actuellement pas déduire de frais. Il n'est dès lors pas possible de bénéficier simultanément de la déduction de frais majorée pour bornes de recharge. Ce serait excessif dans le cas contraire, à savoir une imposition sur une base limitée en plus d'une déduction de frais majorée.

Une évaluation intermédiaire a effectivement été convenue au sein du gouvernement, mais tout ne peut pas être défini dans une loi. Le gouvernement surveillera tous les ans les effets de cette réforme. Une évaluation intermédiaire sera planifiée lorsque les premiers chiffres seront connus.

Le ministre souligne que, concernant les bornes de recharge, une action est menée sur plusieurs fronts, à savoir le public, le semi-public et le privé. Les Régions prendront en charge les bornes de recharge publiques, l'autorité fédérale s'occupera des bornes de recharge semi-publiques et privées.

En se concentrant sur une approche différenciée, un investissement dans une borne de recharge est ainsi rendu plus réalisable du point de vue des coûts, ainsi que dans le domaine de l'accessibilité en fonction de la nécessité.

Il est en effet complètement absurde de ne se concentrer que sur un aspect donné, tels que les bornes de recharge publiques, car les formes de borne de recharge ne sont pas toutes aussi bien accessibles pour les utilisateurs. La borne doit en effet correspondre aux besoins exacts et à la mobilité des personnes.

Le ministre répond ensuite aux questions de M. Van Den Bergh.

S'agissant de la question concernant l'open data, le ministre répond que le site web eaf0.eu est en réalité le site faïtier à partir duquel toutes les applications peuvent télécharger leurs disponibilités. Selon le ministre, le site *k* proprement dit fonctionne par le biais de l'open data.

Le ministre confirme qu'une FAQ de son administration continuera à répondre prochainement aux nombreuses questions relatives aux personnes qui habitent en appartement. Dans leur cas, l'application de la réduction d'impôt dépendra en réalité de la mesure dans laquelle les dépenses sont intégralement réalisées à titre privé ou sont prises en charge par l'association de copropriétaires. Dans le premier cas, seules les dépenses qui

rechtspersonenbelasting een belasting is die een heel beperkte belastbare grondslag kent. De belastingplichtigen die daar onder vallen, worden slechts op bepaalde gronden belast. Ze worden niet op hun winsten belast en dat is dan ook onmiddellijk de reden waarom deze belastingplichtigen vandaag geen kosten kunnen inbrengen. Daarom kan men tevens niet genieten van de verhoogde kostenafrek voor laadstations. Dit zou anders neerkomen op een dubbelop, met name een belasting op beperkte grondslag en daarnaast een verhoogde kostenafrek.

Een tussentijdse evaluatie is effectief afgesproken binnen de regering, maar niet alles kan in een wet worden vastgelegd. De regering zal jaarlijks het effect van deze hervorming monitoren. Er zal een tussentijdse evaluatie worden gepland eenmaal de eerste cijfers binnen zijn.

De minister wijst erop dat wat betreft de laadpalen er op verschillende fronten wordt gewerkt, met name publiek, semipubliek en privaat. De publieke laadpalen zullen de gewesten voor hun rekening nemen, de federale overheid ontfermt zich over de semipublieke en de private laadpalen.

Door zich te richten op een gedifferentieerde aanpak wordt een investering in een laadstation op die manier vanuit een kostperspectief haalbaarder gemaakt, als ook op het gebied van toegankelijkheid in functie van de noodzaak.

Het heeft immers totaal geen zin om zich te richten op één bepaald aspect, zoals publieke laadpalen omdat niet elke vorm van laadpaal evengoed geplaatst is om toegankelijk te zijn voor gebruikers. Het moet immers afgestemd worden op de juiste noden en mobiliteitsbehoeften van mensen.

Vervolgens beantwoordt de minister de vragen van de heer Van Den Bergh.

In verband met de vraag rond open data antwoordt de minister dat de website eaf0.eu eigenlijk de overkoepelende site is waar alle apps al hun beschikbaarheden kunnen uit ophalen. De site *eaf0.eu* zelf werkt zijns inziens via open data.

De minister bevestigt dat de vele praktische vragen met betrekking tot appartementsbewoners binnenkort verder zullen worden beantwoord in een FAQ van zijn administratie. In het geval van appartementsbewoners is de toepassing van de belastingvermindering eigenlijk afhankelijk van het feit in hoeverre de uitgaven volledig privé gebeuren dan wel door de vereniging van mede-eigenaars ten laste worden genomen. In het eerste geval

ont été payées à titre privé sont prises en considération. Dans le deuxième cas, les dépenses doivent être ventilées au prorata de la part dans la communauté et il faudra également examiner ensuite par contribuable s'il répond à toutes les conditions d'application de la réduction d'impôt.

Le ministre reconnaît que les ajustements apportés au budget mobilité ont en effet déjà été discutés au sein du gouvernement et soumis pour avis au Conseil d'État et aux partenaires sociaux. Dans l'intervalle, l'avis du Conseil d'État a été reçu et intégré dans le texte. Les partenaires sociaux ont annoncé qu'ils remettraient leur avis prochainement. Le ministre poursuivra la finalisation de cette partie du verdissement de la fiscalité au regard de cet avis en vue d'un dépôt rapide à la Chambre.

Le ministre répond à MM. Vandenbroucke et Leysen qu'il convient de réunir toutes les données nécessaires, tel que cela a été expliqué précédemment, avant de pouvoir réaliser un monitoring précis. Le nécessaire a entre-temps été réalisé afin d'atteindre cet objectif et de pouvoir commencer le monitoring à partir de l'année prochaine.

À Mme Matz le ministre répond que la concertation avec les entités fédérées a eu lieu dans le cadre des discussions sur le Fonds européen de relance et de résilience.

Le ministre accentue que la date de 2026 pour la première évaluation du régime n'a pas été choisie au hasard, étant donné qu'elle tente de prendre en compte les estimations du marché automobile en termes d'accessibilité des voitures électriques abordables et de leur autonomie. Ces estimations supposent une compétitivité en termes de prix de catalogue et d'autonomie en 2025/2026 par rapport au moteur à combustion fossile.

Le ministre poursuit en abordant les observations de M. Vermeersch.

Le ministre constate que M. Vermeersch se montre assez pessimiste vis-à-vis de la transition à l'œuvre sur le marché automobile. Le projet de loi à l'examen se borne à offrir un cadre juridique à court et long termes aux entreprises et aux particuliers, afin de leur offrir la sécurité juridique nécessaire.

Le projet de loi à l'examen repose sur des estimations et des chiffres provenant des fabricants automobiles et des parties prenantes. Les données qui y figurent ne sortent dès lors pas de nulle part.

worden enkel de uitgaven, die privé werden betaald, in aanmerking genomen. In het tweede geval moeten de uitgaven worden uitgesplitst a rato van het aandeel in de gemeenschap en moet daarna ook per belastingplichtige nagekeken worden of men aan alle toepassingsvoorwaarden van de belastingvermindering voldoet.

De minister beaamt dat de aanpassingen aan het mobiliteitsbudget inderdaad al in de schoot van de regering werden besproken en werden voorgelegd voor advies aan de Raad van State en aan de sociale partners. Het advies van de Raad van State is intussen ontvangen en verwerkt. De sociale partners hebben laten weten op korte termijn hun advies af te leveren. Op basis van dat advies zal de minister dat onderdeel van de fiscale vergroening van de fiscaliteit verder afwerken met het oog op een spoedige indiening bij de Kamer.

Aan de heren Vandenbroucke en Leysen antwoordt de minister dat alvorens een accurate monitoring kan worden uitgevoerd, het nodig is om alle benodigde data te verzamelen, zoals eerder toegelicht. Een en ander is intussen uitgewerkt om dat doel te bereiken en vanaf volgend jaar met de monitoring van start te kunnen gaan.

Ter attentie van mevrouw Matz antwoordt de minister dat het overleg met de deelstaten heeft plaatsgehad in het kader van de gesprekken over het Europees fonds voor herstel en veerkracht.

De minister benadrukt dat de datum van 2026, wanneer de regeling voor het eerst zal worden geëvalueerd, niet toevallig is; het is namelijk de bedoeling dan ook rekening te houden met de inschattingen van de automobiemarkt wat het aanbod aan betaalbare elektrische wagens en hun actieradius betreft. Die ramingen gaan ervan uit dat elektrische voertuigen in 2025-2026 met voertuigen met een verbrandingsmotor moeten kunnen concurreren op het vlak van de catalogusprijs en van hun actieradius.

Vervolgens gaat de minister in op de opmerkingen van de heer Vermeersch.

De minister stelt vast dat de heer Vermeersch vrij pessimistisch is over de lopende transitie binnen de automarkt. Het wetsontwerp doet niets meer dan louter een rechtskader bieden voor bedrijven en particulieren op middellange en lange termijn om zodoende de nodige rechtszekerheid te bieden.

Het wetsontwerp is gebaseerd op inschattingen en cijfers van autoconstructeurs en betrokken stakeholders. De gekozen data in dit wetsontwerp zijn daarom niet lukraak gekozen.

Les employeurs pourront toujours proposer des véhicules essence ou diesel à leurs travailleurs. Le choix du véhicule restera libre, mais les véhicules de société polluants ne pourront plus donner droit à un avantage fiscal ou parafiscal. Cela signifie dès lors effectivement que le coût des véhicules diesel ou essence augmentera, mais il s'agira évidemment d'un choix libre.

Les entreprises pourront aussi opter pour des véhicules ne produisant aucune émission carbone, afin de ne pas devoir payer plus d'impôts. De ce point de vue, la réforme ne sera pas non plus une augmentation d'impôt dès lors que son entrée en vigueur sera fortement échelonnée dans le temps. Cette réforme ne repose pas sur du sable, mais sur des estimations provenant des constructeurs automobiles et d'autres parties prenantes, qui partent du principe qu'à partir de 2025/2026, les véhicules électriques pourront rivaliser avec les véhicules fonctionnant aux carburants fossiles en ce qui concerne les prix catalogue et l'autonomie.

Dans ce contexte, le ministre renvoie de nouveau à une étude récente de Test Achats, qui indique que les personnes qui achètent un véhicule électrique de milieu de gamme s'y retrouveront déjà dès 2022. Une fois ce cap franchi, le parc automobile pourra rapidement se verdier.

Le ministre estime à titre personnel que M. Vermeersch se montre trop pessimiste vis-à-vis de la transition actuellement à l'œuvre sur le marché automobile et du déploiement des infrastructures des bornes de recharge.

La réforme n'aura aucune conséquence pour l'avantage de toute nature dès lors qu'aucune modification n'est apportée aux règles relatives à sa fixation.

Aucune analyse communautaire n'a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du projet de loi à l'examen. Abstraction faite de la question de savoir si elle serait souhaitable, cette analyse ne pourrait pas être réalisée d'un point de vue pratique parce que le SPF Finances ne dispose pas de suffisamment de données à cet égard.

S'agissant des questions relatives au financement du parc de voitures de société, le ministre renvoie à la réponse qu'il a apportée à la question de M. Donné.

Le ministre confirme que la réglementation actuelle demeurera d'application, sans limitation dans le temps, pour les véhicules acquis avant le 1^{er} juillet 2023. Il s'agit en effet d'une clause d'antériorité. Pour conserver une sécurité juridique maximale, il a été choisi de ne pas toucher aux contrats en cours.

Elke werkgever zal nog altijd zijn werknemers een benzine- of dieselwagen kunnen aanbieden. De vrije keuze blijft, maar vervuilende bedrijfswagens zullen niet meer kunnen rekenen op een parafiscaal en fiscaal voordeel. Feit is dus inderdaad dat diesel- en benzine-wagens duurder zullen worden, maar dat is natuurlijk een vrije keuze.

Bedrijven kunnen ook kiezen voor koolstofemissievrije wagens om aldus géén hogere belastingen te betalen. In die mate zal het ook géén belastingverhoging zijn, gezien een hervorming wordt voorgesteld die dermate breed uitgesmeerd is in de tijd. Deze hervorming gebeurt niet lukraak maar is gebaseerd op de inschattingen van de autoconstructeurs en andere stakeholders die uitgaan van een competitiviteit op gebied van catalogusprijs alsook op gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 ten aanzien van de fossiele verbrandingsmotor.

In dat kader verwijst de minister nogmaals naar een recente studie van Test Aankoop. Wie een middenklassevoertuig wil aankopen, zou volgens het onderzoek van Test Aankoop al in 2022 financieel beter af zijn. Als die omslag eenmaal bereikt is, kan het wagenpark snel vergroenen.

De minister is persoonlijk van oordeel dat de heer Vermeersch te pessimistisch is over de transitie die zich momenteel ontvouwt op de automarkt en de uitrol van de infrastructuur van oplaadpunten.

Er is geen impact op het voordeel van alle aard aangezien niet wordt gesleuteld aan de regels voor de vaststelling van het voordeel van alle aard.

Er is bij de totstandkoming van dit wetsontwerp geen communautaire analyse gemaakt. Los van de vraag of dit wenselijk is, zou dit ook praktisch niet uitvoerbaar zijn, wegens gebrek aan data binnen de FOD Financiën.

Wat betreft de vragen inzake de betaalbaarheid van het bedrijfswagenpark verwijst de minister naar zijn antwoord op de vraag van de heer Donné.

De minister bevestigt dat de huidige regeling voor wagens aangeschaft voor 1 juli 2023 onbeperkt behouden blijft in de tijd. Het gaat immers om een *grandfathering*. Om een maximale rechtszekerheid te behouden is ervoor geopteerd om niet in te grijpen in lopende contracten.

Au vu des récentes annonces faites par des entreprises, le ministre n'est nullement convaincu qu'un glissement massif s'opérera en faveur d'achats sur le marché privé. En effet, de très nombreuses entreprises préparent déjà la future transition vers un parc automobile ne produisant pas d'émission de carbone. Des voitures de société se retrouveront sur le marché automobile privé. Sur ce plan non plus, le ministre ne partage pas le pessimisme de M. Vermeersch.

En ce qui concerne les émissions de CO₂ liées à la production des véhicules, le ministre répond que le projet de loi à l'examen utilise le taux d'émission de CO₂ des véhicules comme critère dès lors que d'autres politiques environnementale et climatique déjà existantes, y compris au niveau européen, ont une incidence sur d'autres aspects de la durabilité des véhicules et des déplacements. Par exemple, le plafond d'émission fixé dans le SEQUE-UE, qui tend à supprimer toutes les émissions, a pour effet de rendre la production d'électricité climatiquement neutre, y compris donc l'énergie alimentant les véhicules qui ne produisent aucune émission. En Europe, la production de l'acier, des plastiques et des batteries est également soumise à ce plafond d'émission, ce qui signifie que les véhicules sont produits de façon toujours plus propre.

La directive relative aux batteries régira de son côté l'origine, la toxicité, l'empreinte CO₂, la durabilité et la recyclabilité des batteries des véhicules. Enfin, les objectifs contraignants en matière d'énergies renouvelables pour le transport (RED II) et la qualité des combustibles peuvent être concrétisés en recourant à l'utilisation d'électricité (renouvelable) dans les véhicules.

Le ministre répond que la question de l'économie circulaire n'entre pas dans le cadre de cette discussion. Le ministre se réjouit bien sûr d'entendre que M. Vermeersch se préoccupe des intérêts des autres continents et indique que le problème de l'exportation de véhicules de société existants vers les pays du tiers monde n'est pas nouveau.

En ce qui concerne les nombreuses questions pratiques de M. Vermeersch, le ministre renvoie à la foire aux questions (FAQ) que prépare actuellement le SPF Finances et qui apportera une réponse à la plupart d'entre elles.

Le ministre confirme que sa collègue ministre de l'Énergie, Mme Tinne Van der Straeten, a confirmé au cours des discussions que le projet à l'examen ne causerait aucun problème de réseau si la charge est gérée intelligemment. Cet aspect a déjà été pris en compte dans l'élaboration des nouveaux avantages fiscaux pour les bornes de recharge. Cela correspond du reste

Op basis van de recente aankondigingen van bedrijven is de minister er allerminst van overtuigd dat er een massale verschuiving gaat plaatsvinden naar de aankoop op de privémarkt. Nu al zijn bedrijven massaal bezig met de toekomstige transitie naar een koolstofemissievrij wagenpark. Uiteindelijk zullen bedrijfswagens doorsijpelen naar de privéautomarkt. Ook op dat vlak deelt de minister niet het pessimisme van de heer Vermeersch.

Wat de CO₂-uitstoot bij de productie van wagens betreft antwoordt de minister dat in het wetsontwerp de CO₂-uitstootwaarde van wagens als criterium wordt gebruikt 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.

De minister antwoordt dat de vraag over de circulaire economie buiten het kader van deze discussie valt. De minister is uiteraard blij te horen dat de heer Vermeersch inziet met de belangen van andere continenten en geeft aan dat het probleem van de export van bestaande bedrijfswagens naar derdewereldlanden niet nieuw is.

Met betrekking tot de vele praktische vragen van de heer Vermeersch verwijst de minister naar de *Frequently Asked Questions* (FAQ) die momenteel door de FOD Financiën wordt voorbereid en die een antwoord zal bieden op de meeste vragen.

De minister bevestigt dat zijn collegaminister van Energie, mevrouw Tinne Van der Straeten, tijdens de besprekingen heeft bevestigd dat het voorliggende project geen netwerkproblemen zal veroorzaken als er slim wordt omgegaan met laden. Daarmee werd reeds rekening gehouden bij de uitwerking van de nieuwe belastingvoordelen voor laadpalen. Dit is overigens in lijn

aux déclarations faites par les gestionnaires de réseau dans les médias après l'annonce du projet à l'examen.

Les gestionnaires du réseau à haute tension et du réseau de distribution ont confirmé que la sécurité d'approvisionnement ne serait pas mise en péril et qu'ils procéderaient aux adaptations nécessaires à cet effet.

Le ministre conclut que le projet de loi à l'examen est historique dans la mesure où il aura un impact majeur sur la réalisation des objectifs climatiques, sur la santé des citoyens en général et sur la vision de la société en matière de mobilité.

C. Répliques des membres

Mme Vanessa Matz (cdH) est déçue de constater que le ministre n'a pas répondu à bon nombre de ses questions concernant, entre autres, les fausses voitures hybrides, la concertation avec les Régions et le *retrofitting*.

Bien que l'intervenante souscrive au principe du projet de loi, elle estime qu'il contient encore de nombreuses lacunes et zones d'ombre. Il reste donc beaucoup d'incertitudes concernant, entre autres, l'impact budgétaire de cette nouvelle réglementation.

En plus des nombreuses questions fiscales, de nombreuses questions environnementales et climatiques restent sans réponse. Mme Matz regrette de ne pas pouvoir discuter des conséquences de ce projet de loi avec la ministre en charge du Climat.

M. Wouter Vermeersch (VB) constate que le ministre n'a fourni aucune réponse historique. L'intervenant a lui aussi été déçu par les réponses limitées et très obscures formulées par le ministre. Il regrette que le ministre ne soit pas prêt à introduire une phase transitoire dans le verdissement du parc automobile des entreprises en misant sur les voitures hybrides.

Le ministre mentionne des calculs jusqu'en 2039. Peuvent-ils être transmis à la commission? Pourquoi le ministre ne répond-il pas à la question concernant l'impact du projet de loi sur la facture d'électricité? Qu'en est-il du prix du carburant à la pompe? De nombreuses questions subsistent également quant à l'impact budgétaire de la nouvelle réglementation. Contrairement à ce que prétend le ministre, selon M. Vermeersch, ce projet de loi n'apporte que peu de sécurité juridique.

Le ministre a répondu que la sécurité de l'approvisionnement serait garantie si le chargement est organisé intelligemment. Le ministre peut-il nous assurer que ces réseaux intelligents seront prêts d'ici 2026? Combien de bornes de recharge supplémentaires seront nécessaires

met uitspraken van netbeheerders in de media volgend op de bekendmaking van dit project.

De netbeheerders van zowel het hoogspanningsnet als het distributienet hebben bevestigd dat de bevoorradingszekerheid niet in het gedrang zal komen en dat zij daartoe de nodige aanpassingen zullen doen.

De minister besluit dat dit wetsontwerp historisch is omdat het een grote impact zal hebben op het behalen van de klimaatdoelstellingen, op de gezondheid van de burgers in het algemeen en op de maatschappelijke mobiliteitsvisie.

C. Replieken van de leden

Mevrouw Vanessa Matz (cdH) stelt tot haar teleurstelling vast dat de minister niet heeft geantwoord op heel wat van haar vragen over onder meer valse hybridewagens, het overleg met de gewesten en de retrofitting.

Alhoewel de spreekster akkoord gaat met het principe van het wetsontwerp bevat het volgens haar nog veel losse eindjes en grijze zones. Er blijft dus veel onduidelijkheid bestaan onder meer over de budgettaire impact van deze nieuwe regeling.

Naast de vele fiscale vragen blijven er ook nog vele vragen op het vlak van milieu en klimaat onbeantwoord. Mevrouw Matz betreurt dat zij de gevolgen van dit wetsontwerp niet kan bespreken met de minister bevoegd voor klimaat.

De heer Wouter Vermeersch (VB) stelt vast dat de minister alleszins geen historische antwoorden heeft gegeven. Ook de spreker is teleurgesteld over de beperkte en zeer omfloerste antwoorden van de minister. De spreker betreurt dat de minister niet bereid is om een overgangsfase in te voeren in de vergroening van het bedrijfswagenpark door in te zetten op hybride wagens.

De minister maakt gewag van berekeningen tot 2039. Kunnen deze berekeningen aan de commissie worden overgemaakt? Waarom geeft de minister geen antwoord op de vraag over de impact van het wetsontwerp op de elektriciteitsfactuur? Hoe zit het met de brandstofprijs aan de pomp? Er blijven ook nog veel vragen over de budgettaire impact van de nieuwe regeling. In tegenstelling tot wat de minister beweert, zorgt dit wetsontwerp in de ogen van de heer Vermeersch tot weinig rechtszekerheid.

De minister heeft geantwoord dat de bevoorradingszekerheid gegarandeerd blijft als er slim zal worden geladen. Kan de minister verzekeren dat deze slimme netten klaar zijn tegen 2026? Hoeveel bijkomende laadpalen zullen er daarvoor nodig zijn tegen 2026?

d'ici 2026? Comment le coût de ces réseaux intelligents sera-t-il répercuté sur l'utilisateur final?

En outre, on ne perçoit pas clairement comment le projet de loi à l'examen s'inscrit dans la vaste réforme fiscale annoncée. Au lieu de la simplifier, le projet de loi rend la fiscalité encore plus complexe.

En rendant la voiture de société moins attrayante, le gouvernement supprime progressivement une autre forme de rémunération alternative intéressante. Que propose le ministre comme solution de rechange?

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) se dit également déçue par les réponses vagues du ministre. Il n'y a eu aucune réponse aux questions sur l'impact budgétaire. Le ministre mentionne un certain nombre de chiffres et de calculs mais n'apporte aucune clarté à leur sujet.

Quant aux bornes de recharge, l'intervenante estime qu'elles devraient toutes être publiques. Elle regrette que le ministre ne partage pas ce point de vue.

Selon elle, le projet de loi contribuera peu aux objectifs climatiques et ne réduira pas les émissions de CO₂. Il ne fera que provoquer un déplacement des émissions de CO₂ entre les pays d'Europe. En outre, le projet de loi maintient le système des voitures de société, qui est par essence injuste: seule une petite partie des travailleurs peut y prétendre. En outre, le projet de loi n'apporte pas de solution au problème des embouteillages.

L'intervenante propose par conséquent d'organiser une série d'auditions et de demander l'avis d'un certain nombre d'experts en mobilité et de syndicats.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) réfute l'idée selon laquelle le projet de loi à l'examen ne ferait que déplacer les émissions de CO₂ en Europe. La quasi-totalité des grands constructeurs automobiles européens ont annoncé qu'ils cesseraient de produire des moteurs à combustion utilisant l'essence ou le diesel d'ici dix ans.

L'accord de coalition indique clairement que le gouvernement élaborera une large réforme fiscale dans laquelle les formes de rémunération alternatives telles que les voitures de société seront progressivement supprimées. Le projet à l'examen ne supprime pas les voitures de société mais jette les bases d'un verdissement du parc des voitures de société.

M. Jef Van Den Bergh (CD&V) explique que la Commission européenne a imposé aux constructeurs automobiles européens des objectifs de réduction des

Hoe zullen deze slimme netten worden doorgerekend aan de eindgebruiker?

Bovendien is het onduidelijk hoe dit wetsontwerp past in de aangekondigde brede fiscale hervorming. In plaats van een vereenvoudiging maakt het ontwerp de fiscaliteit nog complexer.

Met het minder aantrekkelijk maken van de bedrijfswagen wordt een aantrekkelijke alternatieve verloningsvorm afgebouwd. Wat stelt de minister dan als alternatief in de plaats?

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) is eveneens ontgoocheld over de vage antwoorden van de minister. Op de vragen over de budgettaire impact is er helemaal geen antwoord gekomen. De minister maakt gewag van een aantal cijfers en berekeningen maar verschaft er geen duidelijkheid over.

Wat de laadpalen betreft is de spreekster van mening deze allemaal publiek moeten zijn. Zij betreurt dat de minister deze mening niet deelt.

Het wetsontwerp zal volgens mevrouw weinig bijdragen aan de klimaatdoelstellingen en de CO₂-uitstoot zal er niet door afnemen. Het zal enkel een verschuiving van de CO₂-uitstoot teweegbrengen tussen de landen in Europa. Daarnaast houdt het wetsontwerp het systeem van de bedrijfswagen in stand dat op zich een onrechtvaardig systeem is: slechts een klein deel van de werknemers heeft recht op een bedrijfswagen. Bovendien biedt het wetsontwerp geen oplossing voor het fileprobleem.

Om deze redenen stelt de spreekster voor om een reeks hoorzittingen te organiseren en het advies te vragen van een aantal mobiliteitsdeskundigen en vakbonden.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) ontkent dat dit wetsontwerp enkel een verschuiving van de CO₂-uitstoot in Europa zou teweegbrengen. Bijna alle grote Europese autoconstructeurs hebben aangekondigd dat zij binnen 10 jaar zullen stoppen met de productie van verbrandingsmotoren op diesel en benzine.

In het regeerakkoord staat duidelijk vermeld dat deze regering werk zal maken van een brede fiscale hervorming waarbij de alternatieve verloningsvormen zoals bedrijfswagens zullen uitdoven. Dit wetsontwerp zorgt niet voor een uitdoving van de bedrijfswagens maar zorgt wel voor een vergroening van het bedrijfswagenpark.

De heer Jef Van Den Bergh (CD&V) legt uit dat de Europese autoconstructeurs door de Europese Commissie doelstellingen hebben opgelegd kregen

émissions de CO₂. Plus vite ils le feront, mieux ce sera pour l'environnement. Il est donc clairement question d'une réduction des émissions de CO₂ et non d'un simple déplacement.

L'intervenant estime que le ministre a répondu de manière très complète aux questions liées aux aspects fiscaux du projet de loi. Les questions concernant l'impact du projet de loi sur l'aménagement du territoire et la politique énergétique doivent être adressées aux ministres concernés.

L'intervenant renvoie aux propositions de loi jointes n^{os} 399 et 653, qui traitent l'une et l'autre du verdissement du parc de voitures de société et qui ont déjà fait l'objet d'un certain nombre d'auditions au sein de la commission du Climat et de l'Énergie. L'argument selon lequel cette question n'aurait pas fait l'objet d'une attention suffisante au Parlement est donc dénuée de tout fondement.

M. Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) corrobore les déclarations de M. Van Den Bergh. La commission de l'Énergie, de l'Environnement et du Climat a déjà abondamment évoqué cette problématique.

D. Réponses supplémentaires du vice-premier ministre

M. Vincent Van Peteghem, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la lutte contre la fraude, répond aux observations et questions supplémentaires.

S'adressant à Mme Matz, le ministre indique que des mesures ont déjà été prises contre les "fausses voitures hybrides" par le gouvernement précédent dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés. Le ministre ne voit pas au juste de quelles mesures complémentaires Mme Matz veut parler.

En ce qui concerne les mesures en matière de fiscalité automobile, le ministre indique qu'il n'y a pas de concertation systématique entre les entités fédérées à ce sujet. Tant les régions que le pouvoir fédéral déterminent de manière autonome leurs règles en la matière dans le cadre de leurs compétences, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de tendances communes, comme en témoigne par exemple le traitement réservé aux véhicules hybrides.

À M. Vermeersch, le ministre répond que l'impact budgétaire du projet de loi à l'examen est surestimé par certains.

om de CO₂-uitstoot te verminderen. Hoe sneller zij daar werk van maken, hoe beter voor het milieu. Er is dus duidelijk sprake van een afbouw van de CO₂-uitstoot in plaats van een loutere verschuiving.

De spreker is van mening dat de minister zeer uitgebreid heeft geantwoord op de fiscale aspecten van het wetsontwerp. Vragen die handelen over het effect van het wetsontwerp op de ruimtelijke ordening en het energiebeleid dienen aan de bevoegde ministers te worden gesteld.

De spreker verwijst naar de samengevoegde wetsvoorstellen nrs. 399 en 653 die beide handelen over de vergroening van het bedrijfswagenpark en waarover in de commissie voor Klimaat en Energie reeds een aantal hoorzittingen hebben plaatsgevonden. Het argument dat aan dit thema niet voldoende aandacht is besteed in het parlement, snijdt dus geen hout.

De heer Dieter Vanbesien (Ecolo-Groen) beaamt de stelling van de heer Van Den Bergh. De commissie voor Energie, Leefmilieu en Klimaat heeft deze problematiek reeds uitvoerig besproken.

D. Bijkomende antwoorden van de vice-eersteminister

De heer Vincent Van Peteghem, vice-eersteminister en minister van Financiën, bevoegd voor de coördinatie van de fraudebestrijding, antwoordt op de aanvullende opmerkingen en vragen.

Ten aanzien van mevrouw Matz antwoordt de minister dat er reeds maatregelen zijn genomen tegen de zogenaamde "valse hybridewagens" door de vorige regering in het kader van de hervorming van de vennootschapsbelasting. De minister ziet niet goed in welke bijkomende maatregelen mevrouw Matz precies beoogt.

Omtrent maatregelen inzake autofiscaliteit is niet voorzien in systematisch overleg tussen de entiteiten. Zowel de gewesten als de federale overheid bepalen autonoom hun regels ter zake binnen de hen toegemeten bevoegdheden, wat niet wil zeggen dat er geen gemeenschappelijke tendensen met betrekking tot dat beleid merkbaar zouden zijn, wel integendeel, denk maar aan de behandeling van hybride wagens.

Aan de heer Vermeersch antwoordt de minister dat de budgettaire impact van dit wetsontwerp door sommigen weleens wordt overschat.

Il reste important de souligner que le seul impact de ce projet est l'accélération. Une estimation a été faite de l'évolution spontanée du verdissement du parc de voitures de société, et ensuite, une estimation a également été faite de l'accélération possible.

Le verdissement du parc et son accélération ont un impact sur les droits d'accises, la TVA, l'impôt des personnes physiques, etc. Il en va de même pour les effets macro-économiques des investissements accélérés. Il faut également prendre en compte l'impact de la réduction des émissions de CO₂ sur les soins de santé. Selon les postes, il peut donc y avoir à la fois une diminution et une augmentation des recettes.

Selon le ministre, cela n'a aucun sens – et ce n'est même pas possible pour certaines recettes – de calculer les effets microéconomiques et les effets de deuxième et troisième degré de cette mesure.

L'élaboration de tels modèles et calculs est très complexe et soumise à des paramètres en constante évolution, comme par exemple la vitesse à laquelle le marché automobile pourra s'adapter et la disponibilité de nouvelles technologies.

Le ministre réaffirme que l'impact du projet de loi à l'examen sur le budget sera à coup sûr neutre sur le plus long terme. Les charges ne seront ni augmentées ni diminuées. Les effets transitoires et l'accélération effective seront évalués. C'est pourquoi le projet de loi stipule explicitement qu'une évaluation suivra. Le fait de prévoir une évaluation est un engagement budgétaire clair de ce gouvernement.

Le ministre regrette que M. Vermeersch caricature l'exemple d'une Renault Zoé. L'exemple a été tiré d'une étude existante de Test Achats pour montrer clairement que les voitures électriques sont déjà disponibles dans toutes les classes de prix et que chaque année, cette offre augmente de manière significative. L'évolution vers des voitures électriques neutres en carbone bat son plein, pas seulement dans les catégories de voitures supérieures, mais dans toutes les catégories. Un constructeur automobile basé en Belgique a annoncé que d'ici 2026, tous les modèles mis sur le marché seront électriques. Le ministre est convaincu que le marché est clairement prêt pour cette évolution.

En ce qui concerne la disponibilité des réseaux intelligents d'ici 2026, le ministre répond qu'il ne peut que se référer à nouveau aux médias dans lesquels plusieurs organisations et gestionnaires de réseau ont confirmé que notre réseau électrique est prêt pour le déploiement des voitures électriques. Les investissements

Het blijft belangrijk om te onderstrepen dat de enige impact van dit wetsontwerp de versnelling is. Er is een inschatting gemaakt van de spontane evolutie van deze vergroening, vervolgens werd er ook een inschatting gemaakt van de mogelijke versnelling.

De vergroening en versnelling hebben een impact op accijnzen, btw, personenbelasting, enzovoort. Zo ook de macro-economische effecten van versnelde investeringen. Bijkomend is er ook nog de impact uitgaande van de verminderde CO₂-uitstoot op de gezondheidszorg. Enerzijds zijn er dus minderontvangsten maar anderzijds ook meerontvangsten.

Het heeft volgens de minister geen zin – en het is voor sommige ontvangsten zelf niet mogelijk – om micro-economisch en tweede- en derderonde-effecten te berekenen.

Het opstellen van dergelijke modellen en berekeningen is zeer complex en onderhevig aan steeds veranderende parameters zoals de snelheid waarmee de automarkt zich zal kunnen aanpassen en de beschikbaarheid van nieuwe technologieën.

De minister benadrukt nogmaals dat het effect van het wetsontwerp op de begroting met zekerheid op langere termijn neutraal is. De lasten worden niet verhoogd en ook niet verlaagd. De overgangseffecten en de effectieve versnelling zullen worden geëvalueerd. Daarom wordt er in het wetsontwerp expliciet opgenomen dat er een evaluatie zal volgen. Het feit dat een evaluatie wordt ingeschreven is een duidelijke budgettair engagement van deze regering.

De minister betreurt dat de heer Vermeersch een karikatuur maakt van het voorbeeld van een Renault Zoé. Het voorbeeld was genomen uit een bestaande studie van Test Aankoop om duidelijk te maken dat er in alle prijsklassen al elektrische wagens beschikbaar zijn en dat dit aanbod elk jaar significant vergroot. De evolutie naar elektrische CO₂-neutrale wagens is volop bezig, niet alleen in de hogere wagenklassen, maar in alle klassen. Een in België gevestigde autoproducent heeft aangekondigd dat in 2026 alle op de markt gebrachte modellen elektrisch zullen zijn. De minister is ervan overtuigd dat de markt er duidelijk klaar voor is.

In verband met de beschikbaarheid van slimme netten tegen 2026 antwoordt de minister dat hij enkel opnieuw kan verwijzen naar de media waarin meerdere organisaties en netwerkbeheerders hebben bevestigd dat ons elektriciteitsnetwerk klaar is voor de uitrol van elektrische wagens. De nodige investeringen zijn daarvoor reeds

nécessaires ont déjà été engagés et seront exécutés. Ces investissements sont indépendants du projet de loi à l'examen. Ce projet de loi offre une incitation à installer plus rapidement des bornes de recharge grâce à de nouveaux avantages fiscaux.

En outre, le ministre souligne que ce projet de loi doit être considéré distinctement de la grande réforme fiscale. L'objectif de ce projet de loi est d'accélérer le verdissement du parc des voitures de société. Le projet de loi est un levier permettant d'atteindre plus rapidement les objectifs climatiques et sanitaires. La discussion sur la grande réforme fiscale annoncée n'est pas à l'ordre du jour aujourd'hui et interviendra ultérieurement.

Concernant l'intervention de Mme Vindevoghel, le ministre répond que les organismes relevant de l'impôt des personnes morales n'auront pas la possibilité de bénéficier de la déduction de frais majorée. L'impôt sur les personnes morales est un impôt sur des bases spécifiques et non sur la totalité des bénéfices. Par conséquent, ces contribuables ne peuvent aujourd'hui déjà pas déduire de frais car ils ne doivent pas payer d'impôt sur leurs bénéfices. Il est donc tout à fait illogique d'accorder une déduction de frais majorée. Ce serait un double avantage.

Le plan d'investissement national prévoit de nombreux investissements dans des bornes de recharge accessibles au public. Ces investissements sont une matière régionale. Toutefois, avec le projet de loi à l'examen, le gouvernement fédéral offre un incitant fiscal à investir davantage dans les bornes de recharge, tant pour les particuliers que pour les entreprises. Ainsi, des bornes de recharge accessibles au public seront également installées dans des zones d'activité.

E. Répliques complémentaires des membres

M. Wouter Vermeersch (VB) regrette que le ministre n'ait pas voulu permettre la consultation des calculs et refuse de mettre l'avis de l'Inspection des finances à la disposition des membres de la commission. Ce faisant, il est très difficile pour les membres de la commission d'évaluer l'impact budgétaire du projet de loi à l'examen.

M. Sander Loones (N-VA) est également déçu que le ministre ne fournisse pas plus d'informations sur l'impact budgétaire du projet de loi.

Il indique que l'importance du plan d'investissement doit être nuancée. Bien qu'il mentionne les bornes de recharge, il reste vague dans un certain nombre de domaines. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, qui

est vestigieel en zullen worden uitgevoerd. Deze investeringen staan los van dit wetsontwerp. Het wetsontwerp biedt een incentive om sneller laadpalen te plaatsen door middel van nieuwe belastingvoordelen.

Verder benadrukt de minister dat dit wetsontwerp los moet gezien worden van de grote fiscale hervorming. Het doel van dit wetsontwerp bestaat erin om de vergroening van het bedrijfswagenpark te versnellen. Het wetsontwerp dient als hefboom om de doelstellingen op het vlak van klimaat en gezondheid sneller te kunnen realiseren. De discussie over de aangekondigde grote fiscale hervorming is vandaag niet aan de orde en zal later plaatsvinden.

Ten aanzien van mevrouw Vindevoghel antwoordt de minister dat instellingen, die onder de rechtspersonenbelasting vallen, niet de mogelijkheid krijgen om te genieten van de verhoogde kostenaf trek. De rechtspersonenbelasting is een belasting op specifieke gronden in plaats van op de volledige winst. Daardoor kunnen deze belastingplichtigen vandaag al geen kosten aftrekken omdat ze geen belasting moeten betalen op hun winsten. Het is dan ook vrij onlogisch om dan nog eens een verhoogde kostenaf trek toe te kennen. Dat zou een dubbel voordeel uitmaken.

Het nationaal investeringsplan bevat heel wat investeringen in publiek toegankelijke laadpalen. Deze investeringen zijn een regionale materie. Echter biedt de federale regering met dit wetsontwerp een fiscale stimulans om verder in laadpalen te investeren zowel voor particulieren als bedrijven. Zodoende zullen er op bedrijventerreinen ook laadpalen komen die voor het publiek toegankelijk zijn.

E. Bijkomende replieken van de leden

De heer Wouter Vermeersch (VB) betreurt dat de minister geen inzage wil geven in de berekeningen en het advies van de Inspectie van Financiën niet ter beschikking wenst te stellen van de commissieleden. Op die manier wordt het voor de commissieleden zeer moeilijk om de budgettaire impact van het wetsontwerp te kunnen beoordelen.

De heer Sander Loones (N-VA) is eveneens teleurgesteld dat de minister niet meer informatie verstrekt over de budgettaire impact van het wetsontwerp.

Hij geeft aan dat het belang van het investeringsplan toch wat moet worden genuanceerd. Laadpalen worden er wel in vermeld, maar het blijft toch wel vaag op een aantal vlakken. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

a un grand retard en matière de bornes de recharge, il n'y a pas de budget prévu pour installer les bornes de recharge nécessaires. Pour la Région flamande, le budget nécessaire est bien prévu, comme pour le volet fédéral.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

TITRE 1^{ER}

Disposition générale

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence. Il ne donne lieu à aucune observation.

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

TITRE 2

Finances

CHAPITRE 1^{ER}

Parc automobile des véhicules d'entreprise sans émission carbone

M. Wim Van der Donckt (N-VA) fait remarquer que, dans l'ensemble du chapitre 1^{er}, le passage des différents régimes est déterminé par la date à laquelle le véhicule est acheté, pris en leasing ou loué. Suivant l'avis du Conseil d'État, l'exposé des motifs (DOC 55 2170/001, p. 6) précise que les voitures de société commandées mais non encore livrées sont considérées comme achetées.

Selon un arrêt du 24 novembre 2010 de la Cour d'appel de Bruxelles (Acc. & Fisc. 2011, numéro 23, 8.), une personne physique ne peut déduire l'amortissement de sa voiture que l'année où elle a eu la voiture à sa disposition. Cette condition n'est pas remplie si seule une facture présentée en décembre est soumise et que la voiture n'a été immatriculée à la DIV qu'en janvier de l'année suivante.

Si le régime fiscal de l'année X est appliqué à une voiture commandée l'année X, mais que cette voiture n'est immatriculée à la DIV que l'année X+1 au cours de laquelle a également lieu la première annuité d'amortissement, cela entraînera en pratique des litiges lors des contrôles fiscaux.

dat een grote achterstand heeft op het vlak van laadpalen, is niet in een budget voorzien om de nodige laadpalen te plaatsen. Voor het Vlaams Gewest is er wel het nodige budget voorzien, net als voor het federale luik.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

TITEL 1

Algemene bepaling

Artikel 1

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

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

TITEL 2

Financiën

HOOFDSTUK 1

Koolstofemissievrij bedrijfswagenpark

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) merkt op dat in heel het hoofdstuk 1 de overgang van de verschillende regelingen wordt bepaald in functie van een datum vanaf dewelke het voertuig is aangekocht, geleased of gehuurd. In navolging van het advies van de Raad van State wordt in de memorie van toelichting (DOC 55 2170/001, blz. 6) verduidelijkt dat bestelde, maar nog niet geleverde bedrijfswagens als aangekocht worden beschouwd.

Volgens een arrest van 24 november 2010 van het Hof van beroep te Brussel (Acc. & Fisc. 2011, afl. 23, 8.) kan een natuurlijke persoon de afschrijvingen op zijn wagen slechts in aftrek brengen in het jaar waarin hij over de wagen beschikte. Deze voorwaarde is niet vervuld indien enkel een in december voorgelegde factuur wordt voorgelegd en de wagen slechts in januari van het volgende jaar werd ingeschreven bij de DIV.

Als de fiscale regeling van jaar X van toepassing wordt op een wagen besteld in jaar X maar die wagen pas wordt ingeschreven bij de DIV in jaar X+1 waarin ook de eerste afschrijvingsannuïteit plaatsvindt, zal dit in praktijk bij fiscale controles tot betwistingen leiden.

Art. 2

M. Wim Van der Donckt (N-VA) fait remarquer que le 1^o mentionne, dans la version néerlandaise, des “CO₂-uitstootgehaltenes”, au pluriel. En français, cependant, il est écrit “aucune donnée relative à l’émission de CO₂ n’est disponible”. Il existe des niveaux d’émission de CO₂ mesurés en NEDC et WLTP. Les deux doivent-ils être connus? Ou bien la formulation plurielle confirme-t-elle que les contribuables peuvent continuer à utiliser la valeur d’émission inférieure de NEDC-2.0?

Le ministre répond que la circulaire actuelle du SPF Finances à ce sujet reste en vigueur. Le régime optionnel reste donc possible.

L’article 2 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 3

M. Joy Donné présente l’amendement n^o 2 (DOC 55 2170/002), qui tend à insérer des mots dans le 3^o.

M. Donné explique que les amendements n^{os} 2 à 4 tendent à maintenir la déduction actuelle des frais professionnels pour les voitures de société hybrides rechargeables achetées ou prises en leasing pendant la phase transitoire, du 1^{er} juillet 2023 au 31 décembre 2025.

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

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

Art. 2

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) merkt op dat er in de bepaling onder 1^o sprake is van “CO₂-uitstootgehaltenes”, in het meervoud. In het Frans is er echter sprake van “aucune donnée relative à l’émission de CO₂ n’est disponible”. Er zijn CO₂-uitstootgehaltenes gemeten in NEDC en WLTP. Moeten beide gekend zijn? Of is de formulering in meervoud een bevestiging dat de belastingplichtigen de lagere NEDC-2.0-uitstootwaarde mogen blijven gebruiken?

De minister antwoordt dat de huidige circulaire die de FOD Financiën daarover heeft uitgevaardigd van kracht blijft. De keuzeregeling blijft dus nog mogelijk.

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

Art. 3

Er wordt een amendement nr. 2 (DOC 55 2170/002) ingediend door de heer Joy Donné (N-VA) dat ertoe strekt woorden in te voegen in de bepaling onder 3^o.

De heer Donné legt uit dat de amendementen nrs. 2 tot 4 beogen om de huidige aftrek van beroepskosten voor oplaadbare hybride bedrijfswagens aangekocht of geleased in de overgangsfase vanaf 1 juli 2023 tot 31 december 2025 te behouden.

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

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

du réseau électrique est en 230 volts, alors que 400 volts sont nécessaires pour une borne de recharge publique. Une voiture hybride fonctionnant à l'essence ou au diesel permettrait de remédier aux lacunes du réseau de bornes de recharge.

Les voitures hybrides sont également un complément nécessaire à l'offre actuelle, coûteuse et limitée, de voitures purement électriques. Les nouveaux modèles de voitures exclusivement électriques qui ont été annoncés pour la période allant jusqu'à 2025 n'offrent en outre qu'une autonomie limitée. Les voitures hybrides permettent d'éviter la peur de la panne de batterie.

Les auteurs de l'amendement maintiennent le plafond de déduction de 50 % sur les carburants pour les voitures hybrides rechargeables achetées à partir du 1^{er} janvier 2023, afin d'encourager la conduite électrique avec une voiture hybride.

L'amendement n° 2 est rejeté par 11 voix contre 3.

L'article 3 est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 4

M. Wim Van der Donckt (N-VA) demande pourquoi la déductibilité des frais professionnels liés à l'utilisation d'une voiture électrique acquise à partir du 1^{er} janvier 2031 sera réduite à 67,5 % alors que la moyenne actuelle est de pratiquement 70 %.

Le ministre répond que la moyenne actuelle est également de 67,5 %.

L'article 4 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Articles 5 à 9

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 5 à 9 sont successivement adoptés par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 10

M. Joy Donné (N-VA) présente l'amendement n° 3 (DOC 55 2170/002), qui tend à insérer des mots. Il est renvoyé pour la justification à l'amendement n° 2.

terwijl 400 volt nodig is voor een openbare laadpaal. De gaten in het laadpalennetwerk kunnen met een hybride wagen op benzine of diesel worden dichtgereden.

Hybride wagens zijn tevens een noodzakelijke aanvulling op het huidige dure en beperkte aanbod van zuivere elektrische wagens. Ook de nieuwe aangekondigde modellen van zuiver elektrische wagens, die tot 2025 op de markt komen, hebben maar een beperkt rijbereik. Hybride wagens moeten "laadschrik" voorkomen.

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

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 4

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) vraagt waarom de aftrekbaarheid van de beroepskosten van een elektrische wagen aangeschaft vanaf 1 januari 2031 daalt naar 67,5 % terwijl het huidige gemiddelde bijna 70 % bedraagt.

De minister antwoordt dat het huidige gemiddelde nu ook 67,5 % bedraagt.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikelen 5 tot 9

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 5 tot 9 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 10

Er wordt een amendement nr. 3 (DOC 55 2170/002) ingediend door de heer Joy Donné (N-VA) dat ertoe strekt woorden in te voegen. Voor de verantwoording kan worden verwezen naar amendement nr. 2.

L'amendement n° 3 est rejeté par 11 voix contre 3.

L'article 10 est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 11

M. Joy Donné (N-VA) présente l'amendement n° 4 (DOC 55 2170/002), qui tend à supprimer les 2°, 3° et 5°. Il est renvoyé pour la justification à l'amendement n° 2.

L'amendement n° 4 est rejeté par 11 voix contre 3.

L'article 11 est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 12

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 12 est adopté par 10 voix contre 4.

CHAPITRE 2

Déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 13

M. Jen Van den Berghe et consorts présentent l'amendement n° 1 (DOC 55 2170/002), qui tend à remplacer l'alinéa 2. Cet amendement vise à ajouter et à expliciter un certain nombre de conditions concernant la déduction de frais majorée pour bornes de recharge pour voitures électriques.

L'amendement n° 1 est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

L'article 13, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 11

Er wordt een amendement nr. 4 (DOC 55 2170/002) ingediend door de heer Joy Donné (N-VA) dat ertoe strekt de bepalingen onder 2°, 3° en 5° op te heffen. Voor de verantwoording kan worden verwezen naar amendement nr. 2.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen.

Artikel 11 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 12

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Artikel 12 wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

HOOFDSTUK 2

Verhoogde kostenafrek voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 13

Er wordt een amendement nr. 1 (DOC 55 2170/002) ingediend door de heer Jen Van den Berghe c.s. dat ertoe strekt het tweede lid te vervangen. Via dit amendement worden een aantal toepassingsvoorwaarden met betrekking tot de verhoogde aftrek voor laadstations voor elektrische wagens toegevoegd of expliciet verduidelijkt.

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Artikel 13, aldus geamendeerd, wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 14

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 14 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

CHAPITRE 3

Réduction d'impôt pour bornes de recharge pour voitures électriques

Art. 15

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 15 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 16

M. Wim Van der Donckt (N-VA) souligne que l'article 16 prévoit une réduction d'impôt pour les particuliers qui font installer une borne de recharge à domicile. Cette réduction d'impôt est assortie de plusieurs conditions. Ainsi, l'installation doit être agréée et les dépenses doivent avoir été réellement exposées entre le 1^{er} septembre 2021 et le 31 août 2024. Or, l'installation et l'agrément d'une borne de recharge prennent du temps. Que se passera-t-il si les dépenses sont exposées sur plus d'une période imposable? Que se passera-t-il si les dépenses sont exposées au cours d'une période imposable et que l'agrément n'est accordé que l'année suivante?

Le ministre répond que si, au cours de différentes périodes imposables, le contribuable a consenti des frais qui entrent en considération pour la réduction d'impôt, ce dernier ne pourra demander la réduction d'impôt que pour les frais qu'il a consentis au cours de l'une de ces périodes imposables.

Cela dépendra dès lors de l'exercice d'imposition pour lequel le contribuable demande la réduction d'impôt.

Le ministre indique en outre encore que le SPF Finances prépare une FAQ qui répondra à nombre de questions pratiques.

L'article 16 est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Art. 14

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen

Artikel 14 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

HOOFDSTUK 3

Belastingvermindering voor laadstations voor elektrische wagens

Art. 15

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Artikel 15 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 16

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) merkt op dat artikel 16 voorziet in een belastingvermindering voor particulieren wanneer zij thuis een laadstation laten installeren. Daartoe moet de laadpaal voldoen aan een aantal voorwaarden. Zo moet de installatie goedgekeurd zijn en moeten de uitgaven werkelijk zijn betaald in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 augustus 2024. De plaatsing van een laadpaal en de goedkeuring ervan vergen wel wat tijd. Wat dient te gebeuren als de uitgaven worden gedaan over meer dan één belastbaar tijdperk? Wat gebeurt er als de uitgaven zijn gedaan in een belastbaar tijdperk en de goedkeuring maar wordt verleend in de loop van het jaar later.

De minister antwoordt dat wanneer de belastingplichtige in de loop van verschillende belastbare tijdperken kosten heeft gemaakt die voor de belastingvermindering in aanmerking komen, hij de belastingvermindering slechts kan vragen voor de kosten die hij in één van die belastbare tijdperken heeft gemaakt.

Het zal dus afhangen van het aanslagjaar waarvoor hij de belastingvermindering aanvraagt.

De minister wijst er verder nog op dat de FOD Financiën een FAQ voorbereidt die een antwoord zal bieden op heel wat praktische vragen.

Artikel 16 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Articles 17 à 20

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 17 à 20 sont successivement adoptés par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

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

M. Wim Van der Donckt (N-VA) fait observer que l'une des conditions afin d'être autorisé à utiliser la déduction majorée d'intérêt pour les camions sans émission de carbone et l'infrastructure de recharge est que le contribuable n'ait pas d'arriérés de dettes auprès de l'Office national de Sécurité sociale.

Le texte ne précise pas à quel moment le contribuable ne peut pas avoir d'arriérés de dettes. À quel moment faut-il satisfaire à cette condition? À la commande, à la livraison, à tout moment au cours d'une période imposable ou durant toutes les périodes au cours desquelles les coûts sont amortis et dès lors durant lesquelles la déduction majorée pour investissement est utilisée?

Le ministre répond qu'il faut satisfaire à la condition à la date de dépôt de la déclaration dans laquelle l'entreprise demande la déduction majorée pour investissement.

L'article 21 est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Articles 22 et 23

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 22 et 23 sont successivement adoptés par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Artikelen 17 tot 20

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 17 tot 20 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

HOOFDSTUK 4

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

Art. 21

De heer Wim Van der Donckt (N-VA) merkt op dat één van de voorwaarden om gebruik te mogen maken van de verhoogde investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur is dat de belastingplichtige geen achterstallige schulden heeft bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Er wordt niet bepaald op welk tijdstip hij geen achterstallige schulden mag hebben. Op welk tijdstip moet aan deze voorwaarde zijn voldaan? Bij de bestelling, levering, elk moment in een belastbaar tijdperk of over alle tijdperken waarin de kosten worden afgeschreven en dus gebruik wordt gemaakt van de verhoogde investeringsaftrek?

De minister antwoordt dat aan de voorwaarde moet voldaan zijn op de datum van indiening van de aangifte waarin de onderneming de verhoogde investeringsaftrek vraagt.

Artikel 21 wordt aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Artikelen 22 en 23

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 22 en 23 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

CHAPITRE 5

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

Art. 24

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

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

TITRE 4

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

Article 27 à 31

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 27 à 31 sont successivement adoptés par 10 voix contre une et 3 abstentions.

*
* *

À la demande de M. Wouter Vermeersch, la commission procédera à une deuxième lecture du projet de loi à l'examen (conformément à l'article 83 du Règlement de la Chambre). Une note de légistique des services est également demandée.

Le rapporteur,

Joris
VANDENBROUCKE

La présidente,

Marie-Christine
MARGHEM

HOOFDSTUK 5

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

Art. 24

Dit artikel geeft geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

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

TITEL 4

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

Artikelen 27 tot 31

Deze artikelen geven geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

De artikelen 27 tot 31 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

*
* *

Op vraag van de heer Wouter Vermeersch zal de commissie overgaan tot een tweede lezing van dit wetsontwerp (conform artikel 83 van het Kamerreglement). Er wordt tevens een wetgevingstechnische nota van de diensten gevraagd.

De rapporteur,

Joris
VANDENBROUCKE

De voorzitter,

Marie-Christine
MARGHEM