

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

19 octobre 2021

PROJET DE LOI
**organisant le verdissement fiscal et
social de la mobilité****AMENDEMENTS**déposés en deuxième lecture

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

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture (Finances).
- 004: Articles adoptés en première lecture.
- 005: Rapport.

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

19 oktober 2021

WETSONTWERP
**houdende fiscale en
sociale vergroening van de mobiliteit****AMENDEMENTEN**ingediend in tweede lezing

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

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing (Financiën).
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.
- 005: Verslag.

05425

N° 5 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 2

Apporter les modifications suivantes:

1° dans le texte néerlandais du 1°, remplacer les mots “de CO₂-uitstootgehaltenes” par les mots “het CO₂-uitstootgehalte”;

2° dans le 2°, dans l’alinéa proposé, remplacer les mots “véhicule hybride rechargeable” par les mots “véhicule hybride rechargeable visé à l’article 36, § 2, alinéa 10”;

3° dans le 4°, dans le paragraphe 3 proposé:

a) dans la phrase introductive, remplacer les mots “Les frais visés au paragraphe 1^{er}” par les mots “Les frais professionnels visés au paragraphe 1^{er}”;

b) dans le 3°, supprimer les mots “à concurrence”.

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, la version néerlandaise de la disposition modificative de l’article 2, 1°, est alignée avec la version française de celle-ci, une référence manquante est ajoutée à la disposition modificative de l’article 2, 2°, et la version française du paragraphe 3 en projet est alignée sur la version néerlandaise de celui-ci.

Nr. 5 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 2

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1° in de bepaling onder 1°, de woorden “de CO₂-uitstootgehaltenes” vervangen door de woorden “het CO₂-uitstootgehalte”;

2° in de bepaling onder 2°, in het voorgestelde lid, de woorden “oplaadbaar hybridevoertuig” vervangen door de woorden “oplaadbaar hybridevoertuig als bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid”;

3° in de Franse tekst van de bepaling onder 4°, in de voorgestelde paragraaf 3:

a) in de inleidende zin, de woorden “Les frais visés au paragraphe 1^{er}” vervangen door de woorden “Les frais professionnels visés au paragraphe 1^{er}”;

b) in de bepaling onder 3°, de woorden “à concurrence” weglaten.

VERANTWOORDING

Via dit amendement wordt de Nederlandse versie van de wijzigingsbepaling in artikel 2, 1°, afgestemd op de Franse versie ervan, wordt een ontbrekende verwijzing toegevoegd in de wijzigingsbepaling in artikel 2, 2°, en wordt de Franse versie van de ontworpen paragraaf 3 afgestemd op de Nederlandse versie ervan.

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

N° 6 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 3

Dans le texte néerlandais, 3°, dans l'alinéa proposé, remplacer les mots "de CO₂-uitstootgehaltenes" par les mots "het CO₂-uitstootgehalte".

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, la version néerlandaise de la disposition modificative de l'article 3, 3°, est alignée avec la version française de celle-ci.

Nr. 6 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 3

In de bepaling onder 3°, de woorden "de CO₂-uitstootgehaltenes" vervangen door de woorden "het CO₂-uitstootgehalte".

VERANTWOORDING

Via dit amendement wordt de Nederlandse versie van de wijzigingsbepaling in artikel 3, 3°, afgestemd op de Franse versie ervan.

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

N° 7 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 6

Apporter les modifications suivantes:

1) dans la phrase liminaire, supprimer les mots “, alinéa 1^{er}”;

2) dans les phrases introductives du 1° et du 2°, remplacer chaque fois les mots “l’alinéa” par les mots “l’alinéa 1^{er}”;

3) dans le 3°, phrase introductive, remplacer les mots “le 7°” par les mots “l’alinéa 1^{er}, 7°”;

4) dans les phrases introductives du 4°, du 5° et du 6°, remplacer chaque fois les mots “le 7°” par les mots “l’alinéa 1^{er}, 7°”;

5) compléter l’article par un 7°, rédigé comme suit:

“7° l’article est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Lorsque le véhicule visé à l’alinéa 1^{er}, 6° et 7°, est mis à disposition pour l’utilisation à des fins personnelles d’un tiers, les frais visés à l’alinéa 1^{er}, 6° et 7°, ne comprennent pas le montant qui correspond à l’avantage de toute nature imposé dans le chef dudit tiers et à concurrence de l’intervention personnelle dudit tiers pour l’utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.””

JUSTIFICATION

Par le biais des articles 6 à 9, les nouveaux régimes fiscaux qui seront applicables à partir du 1^{er} janvier 2026 pour les véhicules d’entreprise à l’impôt des personnes physiques, à l’impôt des sociétés et à l’impôt des non-résidents des personnes physiques et des sociétés, seront étendus à l’impôt des personnes morales et à l’impôt des non-résidents – associations. Cela se fera en intégrant totalement ou partiellement

Nr. 7 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 6

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1) in de inleidende zin, de woorden “, eerste lid,” weglaten;

2) in de inleidende zinnen van de bepalingen onder 1° en 2°, de woorden “het lid” telkens vervangen door de woorden “het eerste lid”;

3) in de inleidende zin van de bepaling onder 3°, de woorden “de bepaling onder 7°, die” vervangen door de woorden “het eerste lid, 7°, dat”;

4) in de inleidende zinnen van de bepalingen onder 4°, 5° en 6°, de woorden “de bepaling onder 7°” telkens vervangen door de woorden “het eerste lid, 7°”;

5) het artikel aanvullen met een bepaling onder 7°, luidende:

“7° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Wanneer het in het eerste lid, 6° en 7°, bedoelde voertuig ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, omvatten de in het eerste lid, 6° en 7°, bedoelde kosten niet het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard dat op naam van die derde wordt belast en de eigen bijdrage van die derde voor het persoonlijk gebruik van dat voertuig.””

VERANTWOORDING

Met de artikelen 6 tot 9 worden de nieuwe fiscale regelingen voor bedrijfswagens die vanaf 1 januari 2026 van toepassing zullen zijn in de personenbelasting, vennootschapsbelasting en de belasting niet-inwoners voor natuurlijke personen en vennootschappen doorgetrokken naar de rechtspersonenbelasting en de belasting niet-inwoners – verenigingen. Dit zal gebeuren door de autokosten die in die andere belastingen

les frais de voiture, qui sont limités dans ces autres impôts, dans la base imposable de l'impôt des personnes morales et de l'impôt des non-résidents et de les taxer à 25 p.c. (taux normal de l'impôt des sociétés).

Les frais de voiture qui sont limités dans ces autres impôts, n'englobent pas le montant correspondant à l'avantage de toute nature et l'intervention personnelle pour l'utilisation à des fins personnelles du véhicule pour lequel ces frais sont réalisés. Afin d'appliquer ce régime fiscal de la même façon à l'impôt des personnes morales, lors de la détermination de la base imposable, ce même montant doit donc également être exclu. Par le biais du présent amendement, l'article 223, CIR 92 est complété par un alinéa dans lequel cette exclusion est précisée. Les autres modifications apportées par le biais du présent amendement sont des corrections techniques relatives à l'introduction de ce nouvel alinéa.

beperkt worden, in de rechtspersonenbelasting en de belasting niet-inwoners geheel of gedeeltelijk op te nemen in de belastbare grondslag en te belasten aan 25 pct. (gewoon tarief in de vennootschapsbelasting).

De autokosten die in die andere belastingen worden beperkt, omvatten niet het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard en de eigen bijdrage voor het persoonlijk gebruik van het voertuig waarvoor deze kosten zijn gemaakt. Om deze fiscale regeling op dezelfde wijze van toepassing te laten zijn in de rechtspersonenbelasting moet bij het bepalen van de belastbare grondslag dan ook datzelfde bedrag uitgesloten worden. Via dit amendement wordt artikel 223 WIB 92 aangevuld met een lid waarin deze uitsluiting wordt toegelicht. De overige via dit amendement aangebrachte wijzigingen zijn technische correcties naar aanleiding van de toevoeging van dit nieuwe lid.

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

N° 8 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 8

Apporter les modifications suivantes:

a) dans la phrase liminaire, supprimer les mots “, alinéa 1^{er}”;

b) dans les phrases introductives du 1° et du 2°, remplacer chaque fois les mots “l’alinéa” par les mots “l’alinéa 1^{er}”;

c) dans la phrase introductive du 3°, remplacer les mots “le 9°” par les mots “l’alinéa 1^{er}, 9°”;

d) dans les phrases introductives du 4°, du 5° et du 6°, remplacer chaque fois les mots “le 9°” par les mots “l’alinéa 1^{er}, 9°”;

5) compléter l’article par un 7°, rédigé comme suit:

“7° l’article est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Lorsque le véhicule visé à l’alinéa 1^{er}, 8° et 9°, est mis à disposition pour l’utilisation à des fins personnelles d’un tiers, les frais visés à l’alinéa 1^{er}, 8° et 9°, ne comprennent pas le montant qui correspond à l’avantage de toute nature imposé dans le chef dudit tiers et à concurrence de l’intervention personnelle dudit tiers pour l’utilisation à des fins personnelles de ce véhicule.””

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, l’article qui détermine la base imposable pour les associations non-résidentes (art. 234, CIR 92) est adapté de la même manière que pour l’impôt des personnes morales via l’amendement n° 7

Nr. 8 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 8

De volgende wijzigingen aanbrengen:

a) in de inleidende zin de woorden “, eerste lid,” weglaten;

b) in de inleidende zinnen van de bepalingen onder 1° en 2°, de woorden “het lid” telkens vervangen door de woorden “het eerste lid”;

c) in de inleidende zin van de bepaling onder 3°, de woorden “de bepaling onder 9°, die” vervangen door de woorden “het eerste lid, 9°, dat”;

d) in de inleidende zinnen van de bepalingen onder 4°, 5° en 6° de woorden “de bepaling onder 9°” telkens vervangen door de woorden “het eerste lid, 9°”;

5) het artikel aanvullen met een bepaling onder 7°, luidende:

“7° het artikel wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Wanneer het in het eerste lid, 8° en 9°, bedoelde voertuig ter beschikking wordt gesteld voor het persoonlijk gebruik door een derde, omvatten de in het eerste lid, 8° en 9°, bedoelde kosten niet het bedrag dat overeenstemt met het voordeel van alle aard dat op naam van die derde wordt belast en de eigen bijdrage van die derde voor het persoonlijk gebruik van dat voertuig.””

VERANTWOORDING

Via dit amendement wordt het artikel dat de belastbare grondslag bepaalt voor verenigingen niet-inwoners (art. 234 WIB 92) op dezelfde wijze aangepast zoals het via amendement nr. 7 in de rechtspersonenbelasting gebeurde

(art. 223, CIR 92). Pour plus d'explication, il est renvoyé à la de cet amendement 7.

(art.223 WIB 92). Voor meer toelichting wordt dan ook verwezen naar de verantwoording bij dit amendement 7.

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

N° 9 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 10

Dans l'article 550 proposé, apporter les modifications suivantes:

1° dans le texte néerlandais de l'alinéa 3, insérer les mots "gedane of gedragen beroepskosten" entre les mots "minimum 75 pct. voor de" et les mots "met betrekking tot";

2° entre l'alinéa 5 et l'alinéa 6, qui devient l'alinéa 7, insérer un alinéa, rédigé comme suit:

"Le taux déterminé conformément à l'alinéa 1^{er}, ne peut être supérieur à 50 p.c. en ce qui concerne les frais d'essence ou de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acheté, pris en leasing ou en location à partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 30 juin 2023."

JUSTIFICATION

Par le biais de la première disposition du présent amendement, un passage manquant dans la version néerlandaise du texte est ajouté.

Par le biais de l'article 2, 2°, une limite de déductibilité à hauteur de 50 p.c. est introduite en ce qui concerne les frais de diesel ou d'essence relatifs à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acquise à partir du 1^{er} janvier 2023. À partir de l'exercice d'imposition 2027 lié à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2026, les frais professionnels afférents aux véhicules qui ne sont pas des véhicules sans émission carbone acquis à partir du 1^{er} juillet 2023 jusqu'au 31 décembre 2025 seront également limités à 50 p.c. Les frais professionnels relatifs aux véhicules qui ne sont pas des véhicules sans émission carbone acquis à partir du 1^{er} janvier 2023 ne seront plus du tout déductibles. En pensant à tort que ces dernières dispositions rendaient la première disposition superflue, la limite de déductibilité spécifique des frais d'essence et de diesel afférents à l'utilisation d'un véhicule hybride rechargeable acquis à partir du 1^{er} janvier 2023 n'a pas été reprise dans l'article 550, CIR 92 en projet. Cela est en fait seulement le cas pour les véhicules hybrides acquis à partir du 1^{er} juillet 2023. Pour les véhicules hybrides acquis à

Nr. 9 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 10

In het voorgestelde artikel 550, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° in de Nederlandse tekst van het derde lid, de woorden "gedane of gedragen beroepskosten" invoegen tussen de woorden "minimum 75 pct. voor de" en de woorden "met betrekking tot";

2° tussen het vijfde lid en het zesde lid, dat het zevende lid wordt, een lid invoegen, luidende:

"Het in het eerste lid vastgestelde tarief kan niet hoger zijn dan 50 pct. voor wat betreft de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 tot en met 30 juni 2023 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig."

VERANTWOORDING

Via de eerste bepaling van dit amendement wordt een ontbrekende passage in de Nederlandse versie van de tekst toegevoegd.

Via artikel 2, 2°, wordt een aftrekbeperking tot 50 pct. ingevoerd voor wat betreft de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangeschaft oplaadbaar hybridevoertuig. Vanaf aanslagjaar 2027 verbonden met een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2026 worden de beroepskosten met betrekking tot niet-koolstofemissievrije voertuigen die vanaf 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025 zijn aangeschaft eveneens beperkt tot 50 pct. Beroepskosten met betrekking tot niet-koolstofemissievrije voertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2026 zijn in het geheel niet meer aftrekbaar. Er verkeerdelijk van uitgaand dat deze laatste bepalingen de eerste bepaling overbodig maakt, werd de specifieke aftrekbeperking van de benzine- of dieselkosten met betrekking tot het gebruik van een vanaf 1 januari 2023 aangeschaft oplaadbaar hybridevoertuig niet weerhouden in het ontworpen artikel 550, WIB 92. Dit is echter slechts het geval voor de hybridevoertuigen aangeschaft vanaf 1 juli 2023. Voor de hybridevoertuigen aangeschaft vanaf 1 januari 2023 tot en met 30 juni 2023 blijft

partir du 1^{er} janvier 2023 jusqu'au 30 juin 2023, une disposition spécifique reste exigée. Cet oubli est rectifié par le biais de la deuxième disposition du présent amendement.

een specifieke bepaling vereist. Deze vergetelheid wordt via de tweede bepaling van dit amendement rechtgezet.

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

N° 10 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 11

Dans le 5°, apporter les modifications suivantes:

1° remplacer les mots “alinéas 8 et 9” par les mots “alinéas 9 et 10”;

2° remplacer les mots “alinéas 6 et 7” par les mots “alinéas 7 et 8”.

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, un certain nombre de renvois de l'article 11 sont adaptés suite aux modifications à l'article 550, CIR 92 en projet par l'amendement n° 9.

Nr. 10 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 11

In de bepaling onder 5°, de volgende wijzigingen aanbrengen:

1° de woorden “achtste en negende lid” vervangen door de woorden “negende en tiende lid”;

2° de woorden “zesde en zevende lid” vervangen door de woorden “zevende en achtste lid”.

VERANTWOORDING

Via dit amendement worden een aantal verwijzingen in artikel 11 aangepast naar aanleiding van de wijzigingen aan het ontworpen artikel 550, WIB 92 via amendement nr. 9.

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

N° 11 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 19

Remplacer cet article par ce qui suit:

“Art. 19. Dans l’article 243/1 du même Code, inséré par la loi du 8 mai 2014 et modifié en dernier lieu par la loi du 23 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans la phrase liminaire, les mots “145⁴⁸, 146 à 154bis,” sont remplacés par les mots “145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 à 154bis,”;

2° dans le 4°, les mots “145⁴⁸, 154bis,” sont remplacés par les mots “145⁴⁸, 145⁵⁰, 154bis”.

JUSTIFICATION

Le présent amendement remplace l’article 19 afin d’également ajouter la référence au nouvel article 145⁵⁰, CIR 92, à l’article 243/1, 4°, CIR 92.

Nr. 11 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 19

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 19. In artikel 243/1 van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 8 mei 2014 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 23 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de inleidende zin worden de woorden “145⁴⁸, 146 tot 154bis” vervangen door de woorden “145⁴⁸, 145⁵⁰, 146 tot 154bis”;

2° in de bepaling onder 4° worden de woorden “145⁴⁸, 154bis” vervangen door de woorden “145⁴⁸, 145⁵⁰, 154bis”.

VERANTWOORDING

Dit amendement vervangt artikel 19 om de verwijzing naar het nieuwe artikel 145⁵⁰, WIB 92 ook toe te voegen in artikel 243/1, 4°, WIB 92.

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

N° 12 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 21

Apporter les modifications suivantes:

1° dans le 2°, dans le 4°, premier tiret proposé, remplacer les mots “en 2023” par les mots “en 2022 ou en 2023”;

2° dans le 3°, dans le deuxième alinéa, troisième tiret proposé, remplacer les mots “il n’a pas reçu d’ordre de récupération” par les mots “il n’a pas supporté un ordre de récupération”.

JUSTIFICATION

Par l’amendements 12, 1°, l’entrée en vigueur de la déduction pour investissements de camions sans émission carbone et d’infrastructure de recharge pour l’hydrogène bleu, vert ou turquoise et d’infrastructure de recharge électrique, est avancée au 1^{er} janvier 2022. Le pourcentage applicable en 2022 sera identique à celui applicable en 2023.

Par le biais de l’amendement 12, 2°, la version française du nouveau dernier alinéa, 3° tiret, en projet, de l’article 69, § 1^{er}, CIR 92, est alignée sur la version néerlandaise de celui-ci.

Nr. 12 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 21

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1° in de bepaling onder 2°, in de voorgestelde bepaling onder 4°, eerste streepje, de woorden “in 2023” vervangen door de woorden “in 2022 of in 2023”;

2° in de Franse tekst van de bepaling onder 3°, in het tweede voorgestelde lid, derde streepje, de woorden “il n’a pas reçu d’ordre de récupération” vervangen door de woorden “il n’a pas supporté un ordre de récupération”.

VERANTWOORDING

Via de amendementen 12, 1°, wordt de inwerkingtreding van de investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens en tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur vervroegd tot 1 januari 2022. Het percentage van toepassing in 2022 zal gelijk zijn aan datgene van toepassing in 2023.

Via amendement 12, 2°, wordt de Franse versie van het ontworpen nieuwe laatste lid, derde streepje, van artikel 69, § 1, WIB 92, afgestemd op de Nederlandse versie ervan.

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

N° 13 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 22

Remplacer cet article par ce qui suit:

“Art. 22. Dans l’article 429, § 5, 1), de la loi-programme du 27 décembre 2004, modifié en dernier lieu par la loi-programme du 1^{er} juillet 2016, la première phrase est remplacée par ce qui suit:

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

— au 1^{er} janvier 2023: 205,0665 euros par 1 000 litres à 15 °C;

— au 1^{er} janvier 2024: 204,0665 euros par 1 000 litres à 15 °C;

— au 1^{er} janvier 2025: 203,0665 euros par 1 000 litres à 15 °C;

— au 1^{er} janvier 2026: 202,0665 euros par 1 000 litres à 15 °C.”

JUSTIFICATION

L’article 22 du projet de loi prévoyait une réduction limitée du bénéfice du remboursement du gazole professionnel pour compenser le coût budgétaire de la déduction pour investissement pour les camions sans émission carbone. Concrètement, une réduction de 2,6158 euros était prévue en 2023, puis une nouvelle réduction de 1 euro en 2024, en 2025 et en 2026. Ces taux étaient basés sur le taux actuel de 247,6158 euros par 1 000 litres. Maintenant qu’il a été décidé, dans le cadre du conclave budgétaire, de déjà réduire les taux à partir de 2022, les taux prévus à l’article 22 doivent être adaptés en conséquence.

Nr. 13 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 22

Dit artikel vervangen als volgt:

“Art. 22. In artikel 429, § 5, 1), van de programma-wet van 27 december 2004, laatstelijk gewijzigd bij de programmawet van 1 juli 2016, wordt de eerste zin vervangen als volgt:

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

— op 1 januari 2023: 205,0665 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

— op 1 januari 2024: 204,0665 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

— op 1 januari 2025: 203,0665 euro per 1 000 liter bij 15 °C;

— op 1 januari 2026: 202,0665 euro per 1 000 liter bij 15 °C.”

VERANTWOORDING

In artikel 22 van het wetsontwerp werd een beperkte verlaging van het voordeel voor terugbetaling professionele diesel voorzien ter compensatie van de budgettaire kost van de investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens. Concreet was er een verlaging voorzien van 2,6158 euro in 2023, en dan een verdere verlaging van 1 euro in 2024, in 2025 en in 2026. Deze tarieven vertrokken vanaf het huidige tarief van 247,6158 euro per 1 000 liter. Nu in het kader van het begrotingsconclaaf werd beslist om de tarieven vanaf 2022 reeds te verlagen, moeten de tarieven voorzien in artikel 22 in lijn hiermee worden aangepast.

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

N° 14 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 23

Remplacer le mot “2023” par le mot “2022”.

JUSTIFICATION

Il est fait référence à la justification de l’amendement 12, 1°.

Nr. 14 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 23

Het woord “2023” vervangen door het woord “2022”.

VERANTWOORDING

Er wordt verwezen naar de verantwoording bij amendement 12, 1°.

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

N° 15 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24

Après l'article 24, dans le titre 2, insérer un chapitre 6, intitulé comme suit:

“Chapitre 6. Modifications à la loi du 17 mars 2019 concernant l’instauration d’un budget mobilité”

JUSTIFICATION

La loi du 17 mars 2019 a créé un cadre légal pour le budget mobilité. Le législateur a ainsi instauré la possibilité pour les employeurs d’offrir une palette de choix à leurs travailleurs dans laquelle ces derniers peuvent opter pour différentes possibilités de transport durable en échange de leur (droit à une) voiture de société. Le travailleur décide à cet égard lui-même de l’utilisation du budget, en fonction de ses besoins, de ses possibilités et de ses souhaits personnels sur le plan de la mobilité, dans le cadre proposé par son employeur.

Au travers du budget mobilité, le législateur vise à impulser un shift modal ou un changement de mentalité concernant la façon dont un travailleur se rend sur son lieu de travail. En offrant des alternatives qui sont à tout le moins fiscalement et socialement assimilées à la voiture de société, le législateur était convaincu que beaucoup de travailleurs, vu les files toujours croissantes, rechercheraient d’autres modes de transport, en premier lieu pour leur navette quotidienne. L’instauration du budget mobilité est donc axée en premier lieu sur les avantages en matière de mobilité, cette dernière ayant, à terme, incontestablement aussi un impact positif sur l’environnement et la santé.

Le 23 janvier 2020, la Cour constitutionnelle a annulé la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité (arrêt de la Cour constitutionnelle du 23 janvier 2020, n° 11/2020). La Cour a statué qu’une différence de traitement est créée, sans qu’existe une raisonnable, entre les travailleurs qui ne bénéficient pas de l’allocation de mobilité et dont le salaire est intégralement soumis aux contributions fiscales et sociales et les travailleurs qui touchent une allocation dont ils peuvent disposer librement et qui est privilégiée sur le plan fiscal et social, et que l’allocation de mobilité déroge fondamentalement au régime légal des voitures de société, étant donné qu’un avantage en nature, qui de par sa nature

Nr. 15 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24

Na artikel 24, in titel 2, een hoofdstuk 6 invoegen, met als opschrift:

“Hoofdstuk 6. Wijzigingen aan de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget”

VERANTWOORDING

De wet van 17 maart 2019 heeft een wettelijk kader gerealiseerd voor het mobiliteitsbudget. Hiermee heeft de wetgever de mogelijkheid ingevoerd voor werkgevers om hun werknemers een keuzepallet aan te bieden waarbinnen zij kunnen kiezen voor verschillende mogelijkheden van duurzaam vervoer in ruil voor de inlevering van hun (recht op een) bedrijfswagen. De werknemer beslist daarbij zelf over de besteding van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van de mobiliteit, binnen het kader aangereikt door zijn werkgever.

Met het mobiliteitsbudget beoogt de wetgever een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal minstens gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, was de wetgever ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek zouden gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. De invoering van het mobiliteitsbudget is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit, met op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact op het milieu en de gezondheid.

Op 23 januari 2020 heeft het Grondwettelijk Hof de wet van 30 maart 2018 betreffende de instelling van een mobiliteitsvergoeding vernietigd (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020). Het Hof oordeelde dat zonder redelijke verantwoording een verschil in behandeling wordt ingevoerd tussen de werknemers die de mobiliteitsvergoeding niet ontvangen en wiens loon in zijn geheel is onderworpen aan de fiscale en sociale bijdragen, en de werknemers die een vrij te besteden financiële vergoeding ontvangen die op fiscaal en sociaal vlak bevoorrecht is, en dat de mobiliteitsvergoeding wezenlijk afwijkt van het wettelijk stelsel van de bedrijfswagen, aangezien een voordeel in natura, dat naar de aard ervan

est ciblé, est remplacé par un avantage pécuniaire, dont l'utilisation n'est pas nécessairement ciblée.

Il ne reste ainsi plus que le budget mobilité comme alternative à la voiture de société, comme réglementation susceptible d'inciter les travailleurs à renoncer (au droit) à la voiture de société et à opter pour des alternatives durables. Il faut souligner à cet égard que le budget mobilité vise à offrir au travailleur un choix entre différents modes de transport qui lui permettent d'organiser sa mobilité de manière flexible.

Le budget mobilité existe depuis deux ans. Des chiffres récents montrent que le budget mobilité n'est pas encore entré dans les mœurs chez les employeurs et les travailleurs et ce, pour différentes raisons parmi lesquelles la complexité (supposée) d'instaurer ou d'appliquer la réglementation actuelle. En tout état de cause, il est certain que de nombreux employeurs voient l'intérêt d'un budget mobilité et que son instauration est envisagée.

Le fait que les administrations compétentes aient élaboré une liste de FAQ qui a déjà été mise cinq fois à jour en ajoutant de nouvelles questions des citoyens et des entreprises, souligne une fois de plus le fait que les questions sont nombreuses et que l'intérêt à l'égard de l'instauration du budget mobilité est grand. Le processus qui sous-tend la liste de FAQ et les mises à jour permettent d'identifier des obstacles, des difficultés et des suggestions pratiques. Il est à présent possible de continuer à légiférer sur cette base afin d'affiner et de renforcer le budget mobilité.

L'objectif du présent amendement consiste dès lors à renforcer la réglementation existante du budget mobilité sur la base des principes suivants:

- simplification;
- flexibilisation;
- élargissement de la palette des modes de transport durables;
- sécurité juridique.

doelgericht is, wordt vervangen door een voordeel in geld, waarvan de aanwending niet noodzakelijk doelgericht is.

Hierdoor blijft enkel het mobiliteitsbudget over als alternatief voor de bedrijfswagen, als regeling die werknemers ertoe kan aanzetten (het recht op) de bedrijfswagen in te leveren en te kiezen voor duurzaam alternatieven. In dat verband moet worden benadrukt dat het mobiliteitsbudget aan de werknemer een keuze tussen verschillende vervoersmodi wil aanbieden, waarbinnen hij of zij op een flexibele wijze zijn of haar mobiliteit invult.

Het mobiliteitsbudget bestaat nu twee jaar. Recente cijfers tonen aan dat het mobiliteitsbudget nog niet is ingeburgerd bij de werkgever en de werknemer. Daar zijn verschillende verklaringen voor te geven, waaronder de (veronderstelde) complexiteit om de huidige regeling in te voeren of toe te passen. In elk geval staat vast dat veel werkgevers wel brood zien in een mobiliteitsbudget en dat men overweegt om het in te voeren.

Het feit dat de bevoegde administraties een FAQ over het mobiliteitsbudget hebben uitgewerkt die reeds vijf keer werd bijgewerkt met nieuwe vragen van burgers en ondernemingen, duidt andermaal op het feit dat er veel vraag en interesse is om aan de slag te gaan met het mobiliteitsbudget. Het proces achter de FAQ en de bijwerkingen maken het mogelijk om praktische hindernissen, beslommingen en suggesties te identificeren. Op basis daarvan kan nu verder wetgevend worden opgetreden om het mobiliteitsbudget te verfijnen en te versterken.

Het is dan ook de bedoeling van dit amendement om de bestaande regeling van het mobiliteitsbudget te versterken op basis van volgende principes:

- vereenvoudiging;
- flexibilisering;
- verruiming duurzame vervoersmodi;
- rechtszekerheid.

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

N° 16 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/1 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/1, rédigé comme suit:

“Art. 24/1. Dans l’article 3 de la loi du 17 mars 2019 concernant l’instauration d’un budget mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

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

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

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

3° dans le paragraphe 1^{er}, 3°, b), 2), les mots “, à l’exception des fins de série,” sont abrogés;

4° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), les mots “(achat, location, leasing, entretien et équipement obligatoire)” sont remplacés par les mots “(achat, location, leasing, financement, entretien, garage et équipement en vue de la protection du conducteur et de ses passagers, ainsi que l’équipement améliorant leur visibilité)”, et les mots “le règlement général sur la police de la circulation routière” sont à chaque fois remplacés par les mots “le règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique”;

5° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), deuxième tiret, les mots “, étant entendu que celles-ci n’entrent en considération que lorsqu’elles sont propulsées de façon électrique” sont abrogés;

6° le paragraphe 1^{er}, 8°, a), est complété par un tiret, rédigé comme suit:

“— les tricycles et quadricycles motorisés, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique, étant entendu que ceux-ci n’entrent en considération

Nr. 16 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/1 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/1 invoegen, luidende:

“Art. 24/1. In artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget worden de volgende wijzigingen aangebracht:

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

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

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

3° in paragraaf 1, 3°, b), 2), worden de woorden “, met uitzondering van einde reeksen,” opgeheven;

4° in paragraaf 1, 8°, a), worden de woorden “(aankoop, huur, leasing, onderhoud en verplichte uitrusting)” vervangen door de woorden “(aankoop, huur, leasing, financiering, onderhoud, stalling en uitrusting ter bescherming van de bestuurder en zijn passagiers, alsook uitrusting ter verhoging van hun zichtbaarheid)”, en worden de woorden “het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer” telkens vervangen door de woorden “het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg”;

5° in paragraaf 1, 8°, a), tweede streepje, worden de woorden “, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven” opgeheven;

6° paragraaf 1, 8°, a), wordt aangevuld met een streepje, luidende:

“— gemotoriseerde drie- en vierwielers, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking

que lorsqu'ils sont propulsés de façon électrique et qu'ils sont conçus pour le transport de personnes et, en ce qui concerne les quadricycles, équipés d'un habitacle fermé;";

7° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, a), troisième tiret, tel qu'introduit par le 6°, les mots "propulsés de façon électrique et qu'ils sont" sont abrogés;

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

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

9° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, b), le premier tiret est remplacé par ce qui suit:

"— des abonnements de transport public pour les déplacements du travailleur et des membres de sa famille vivant sous son toit;";

10° dans le paragraphe 1^{er}, 8°, d), le deuxième tiret est remplacé par deux tirets rédigés comme suit:

"— les services de taxis;

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

11° le paragraphe 1^{er}, 8°, d), est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

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

12° dans le paragraphe 2, premier tiret, les mots "et amortissements du capital" sont insérés entre les mots "les loyers et les intérêts", et les mots "de prêts hypothécaires" et le chiffre "5" est remplacé par le chiffre "10";

komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven en ontworpen zijn voor het vervoer van personen en, in het geval van vierwielers, voorzien zijn van een gesloten passagiersruimte;";

7° in paragraaf 1, 8°, a), derde streepje, zoals ingevoegd door de bepaling onder 6°, worden de woorden "elektrisch worden aangedreven en" opgeheven;

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

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

9° in paragraaf 1, 8°, b), wordt het eerste streepje als volgt vervangen:

"— abonnements voor het openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de werknemer en zijn inwonende gezinsleden;";

10° in paragraaf 1, 8°, d), wordt het tweede streepje vervangen door twee streepjes, luidende:

"— het taxivervoer;

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

11° paragraaf 1, 8°, d), wordt aangevuld met een lid, luidende:

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

12° in paragraaf 2, eerste streepje, worden de woorden "en kapitaalaflossingen" ingevoegd tussen de woorden "huurgelden en interesten", en de woorden "van hypothecaire leningen" en wordt het getal "5" vervangen door het getal "10";

13° le paragraphe 2 est complété par deux tirets, rédigés comme suit:

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

— l'indemnité kilométrique octroyée, à concurrence d'un montant maximum par kilomètre égal au montant visé à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14°, a), du Code des impôts sur les revenus 1992, pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.”;

14° le paragraphe 3 est abrogé;

15° les paragraphes 4, 6 et 7 sont abrogés.”

JUSTIFICATION

L'article 3 de la loi du 17 mars 2019 est adapté par le présent amendement de manière à uniformiser la terminologie et à élargir le champ d'application matériel de la notion de “moyens de transport durables”.

La modification du paragraphe 1^{er}, 2°, vise une simple mise en concordance terminologique. La loi parle tantôt des travailleurs qui peuvent “prétendre” à une voiture de société, tantôt des travailleurs qui y “sont éligibles”. Dès lors qu'aucune différence de sens n'était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

La modification au paragraphe 1^{er}, 3°, précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2026, une voiture de société respectueuse de l'environnement du pilier 1 ne pourra plus être qu'une voiture qui n'émet pas de CO₂.

Cette condition de non-émission sera également applicable à partir du 1^{er} janvier 2026 à tous les véhicules motorisés de mobilité douce (article 3, § 1^{er}, 8°, a), de la loi du 17 mars 2019), ainsi qu'aux solutions de covoiturage et d'autopartage et aux services de location de voitures avec chauffeur (article 3, § 1^{er}, 8°, d), premier et troisième tirets, de la loi du 17 mars 2019).

13° paragraaf 2 wordt aangevuld met twee streepjes, luidende:

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

— de kilometervergoeding voor een maximumbedrag per kilometer dat gelijk is aan het bedrag bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14°, a), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.”;

14° paragraaf 3 wordt opgeheven;

15° de paragrafen 4, 6 en 7 worden opgeheven.”

VERANTWOORDING

Artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 wordt via dit amendement aangepast om de terminologie te stroomlijnen alsook het materieel toepassingsgebied van het begrip “duurzame vervoersmiddelen” te verruimen.

De wijziging in paragraaf 1, 2°, betreft louter en alleen een terminologische stroomlijning. De wet spreekt de ene keer over werknemers die “aanspraak” kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers die ervoor “in aanmerking” komen. Gelet op het feit dat er geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik weggewerkt.

De wijziging in paragraaf 1, 3°, verduidelijkt dat vanaf 1 januari 2026 een milieuvriendelijke bedrijfswagen in pijler 1 enkel nog een wagen zal mogen zijn zonder CO₂-uitstoot.

Deze nul-emissie-voorwaarde zal vanaf 1 januari 2026 eveneens van toepassing zijn op alle gemotoriseerde voertuigen die onder zachte mobiliteit vallen (artikel 3, § 1, 8°, a), van de wet van 17 maart 2019), alsook op carpooling en autodelen en op het verhuren van auto's met chauffeur (artikel 3, § 1, 8°, d), eerste en derde streepje, van de wet van 17 maart 2019).

La modification au paragraphe 1^{er}, 3°, b), 2), vise à supprimer l'exception, pour les véhicules de fins de série, du respect de la norme minimum d'émissions de polluants atmosphériques pour les nouvelles voitures au moment de la demande d'application de la loi sur le budget mobilité, ou à une norme ultérieure. En vue d'un verdissement plus rapide du parc automobile et pour des raisons écologiques, cette exception ne se justifie plus à l'heure actuelle. Toutes les voitures du pilier 1 devront dès lors respecter les normes d'émission en vigueur pour les nouvelles voitures au moment de la demande. Le paragraphe 3 n'ayant plus de raison d'être, il est également supprimé.

Les autres modifications au paragraphe 1^{er}, 8°, a), ont trait aux éléments suivants:

- insertion du mot “financement”, en vue de rendre possible entre autres la prise en considération des “prêts vélos” dans le budget mobilité, en plus des possibilités déjà existantes que sont l'achat, la location ou le leasing;

- insertion du mot “garage”, en vue du financement des frais de garage du véhicule en question via le budget mobilité. Dès lors, les frais pour garer, de façon couverte ou non, un vélo par exemple, un cyclomoteur ou une motocyclette électrique sont repris dans les affectations possibles du budget mobilité, que cela concerne un garage public ou privé. Cela signifie également que les frais de garage en matière de “mobilité douce” peuvent être financés par le budget mobilité, en dehors du contexte des transports en commun. Ainsi, il peut s'agir de parkings payants pour vélos pour des citoyens qui n'ont pas d'endroit privé afin de mettre leur vélo en sécurité (devant) chez eux;

- insertion des mots “équipement en vue de la protection du conducteur et de ses passagers, ainsi que l'équipement améliorant leur visibilité”, en remplacement des mots “équipement obligatoire”. De cette manière, l'application actuelle est élargie à l'équipement qui ne doit pas obligatoirement être porté conformément à l'article 36 du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, mais qui augmente la sécurité ou la visibilité du conducteur et de ses passagers éventuels. L'on pense ici par exemple aux casques de vélo et aux gilets fluorescents. Les habits de protection contre la pluie n'entrent pas en tant que tels dans cette catégorie, mais peuvent être financés dans le budget mobilité s'ils améliorent en même temps la protection et/ou la visibilité du conducteur ou de ses passagers;

- ajout d'une nouvelle catégorie d'engins de déplacement électriques. Cette catégorie vise plus précisément les tricycles

De wijziging van paragraaf 1, 3°, b), 2), beoogt het schrappen van de uitzondering voor einde reeks-voertuigen om op het ogenblik van verzoek tot toepassing van de wet betreffende het mobiliteitsbudget te voldoen aan de minimale emissienorm voor luchtverontreinigende stoffen of een latere norm die geldt voor nieuwe voertuigen. Met het oog op een snellere vergroening van het wagenpark en om ecologische redenen is deze uitzondering op dit moment niet langer gerechtvaardigd. Alle voertuigen van pijler 1 zullen vanaf nu aan de voor nieuwe voertuigen geldende emissienormen moeten voldoen op het ogenblik van het verzoek. Paragraaf 3 die overbodig wordt, vervalt eveneens.

De andere wijzigingen in paragraaf 1, 8°, a), hebben betrekking op de volgende zaken:

- invoeging van het woord “financiering”, om het mogelijk te maken onder andere de “fietsleningen” in aanmerking te nemen voor het mobiliteitsbudget, in aanvulling op de reeds bestaande mogelijkheden als de aankoop, huur of leasing;

- invoeging van het woord “stalling” met het oog op de financiering van stallingkosten van het betreffende voertuig via het mobiliteitsbudget. Hiermee worden de kosten voor het, al dan niet overdekt, parkeren van bijvoorbeeld een fiets, een bromfiets of een elektrische motorfiets meegenomen in de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget, ongeacht of het een publieke of private stalling betreft. Dat betekent ook dat de stallingkosten inzake “zachte mobiliteit” kunnen worden gefinancierd via het mobiliteitsbudget buiten de context van het openbaar vervoer. Zo kan het gaan om betaalparkings voor fietsen van burgers die geen eigen plek hebben in/aan huis om hun fiets veilig weg te zetten;

- invoeging van de woorden “uitrusting ter bescherming van de bestuurder en zijn passagiers, alsook uitrusting ter verhoging van hun zichtbaarheid” ter vervanging van de woorden “verplichte uitrusting”. Aldus wordt de bestaande toepassing uitgebreid naar uitrusting die niet verplicht moet worden gedragen bepaald in artikel 36 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, maar die wel de veiligheid of de zichtbaarheid van de bestuurder en desgevallend de passagiers verhoogt. Er wordt hier bijvoorbeeld gedacht aan fietshelmen en fluohesjes. Regenkledij valt in die hoedanigheid niet onder deze categorie, maar kan wel worden gefinancierd binnen het mobiliteitsbudget wanneer deze eveneens de bescherming en/of de zichtbaarheid van de bestuurder of zijn passagiers verbetert;

- toevoeging van een nieuwe categorie van elektrische voortbewegingstoestellen. Meer bepaald vallen onder deze

de la catégorie L5e-A du règlement européen n° 168/2013 et les quadrimobiles lourds pour le transport de personnes repris sous la catégorie L7e-CP du même règlement, à condition qu'ils soient propulsés électriquement. L'objectif est de viser des véhicules qui offrent, dans certaines conditions, des prestations de service équivalentes à une automobile (quadrimobiles) ou une motocyclette (tricycle à moteur), telles que la possibilité de transporter plusieurs personnes, une vitesse supérieure à 45 km/h ou un habitacle, tout en offrant une bien meilleure efficacité énergétique de par leur masse réduite (maximum 1 000 kg pour les tricycles et maximum 450 kg pour les quadricycles, le poids des batteries non compris) et une emprise moindre sur la voie publique. Même si ces véhicules sont aujourd'hui encore peu répandus sur nos routes, il est logique de les intégrer dans la liste des solutions offertes aux personnes souhaitant basculer vers le budget mobilité car ils pourraient répondre à la plupart des besoins de mobilité de certaines d'entre elles.

La modification du premier tiret du paragraphe 1^{er}, 8°, b), vise à permettre le financement des abonnements de transport public pour tous les déplacements tant du travailleur que des membres de sa famille vivant sous le même toit via un budget mobilité. Aujourd'hui, la voiture de société est également utilisée pour emmener les enfants à l'école, par exemple. De ce point de vue, il est également justifié d'inclure les abonnements pour les enfants dans le budget mobilité. Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'État sur ce point (avis CE n° 69 442/3 du 8 juillet 2021).

Les modifications du paragraphe 2 visent à étendre les équivalences aux "moyens de transport durables", de manière à ce que les frais de stationnement liés à l'utilisation des transports en commun visés au paragraphe 1^{er}, 8°, b), ainsi que ladite "prime pour piétons" pour les déplacements domicile-lieu de travail soient également assimilés aux moyens de transport durables.

En ce qui concerne les frais de stationnement, cela peut être contreproductif d'intégrer les transports en commun en tant que tels dans le pilier 2, sans y adjoindre les parkings utilisés en fonction de ces transports en commun. Le budget mobilité vise en effet à proposer aux travailleurs une flexibilité suffisante dans la manière dont ils choisissent d'organiser leur mobilité. Dans ce cadre, il n'est pas impensable que le travailleur prenne d'abord la voiture pour se rendre à la gare ou à l'arrêt, y gare son véhicule et prenne ensuite le train, le tram ou le bus. Pour le travailleur, il s'agit d'un mouvement

categorie de driewielers van categorie L5e-A van de Europese Verordening nr. 168/2013 en de quadri-mobiles voor personenvervoer van categorie L7e-CP van dezelfde verordening, op voorwaarde dat zij elektrisch worden aangedreven. De bedoeling is om zich te richten op voertuigen die onder bepaalde voorwaarden diensten aanbieden die gelijkwaardig zijn aan die van een auto (vierwielers) of een motorfiets (driewielers), zoals de mogelijkheid om verscheidene personen te vervoeren, om een snelheid te hebben van meer dan 45 km/u of een passagiersruimte, en die tegelijkertijd een veel betere energie-efficiëntie bieden door hun geringere massa (maximaal 1000 kg voor driewielers en maximaal 450 kg voor vierwielers, exclusief het gewicht van de batterijen) en een kleinere voetafdruk op de openbare weg. Ook al worden deze voertuigen nog niet op grote schaal op onze wegen gebruikt, toch is het logisch ze op te nemen in de lijst van oplossingen die worden aangeboden aan mensen die willen overschakelen naar het mobiliteitsbudget, aangezien ze aan de meeste mobiliteitsbehoeften van sommigen zouden kunnen voldoen.

De wijziging van het eerste streepje in paragraaf 1, 8°, b), heeft tot doel om de abonnementen voor het openbaar vervoer voor alle verplaatsingen van zowel de werknemer als zijn inwonende gezinsleden te kunnen laten financieren via een mobiliteitsbudget. Vandaag wordt de bedrijfswagen immers ook gebruikt om bijvoorbeeld de kinderen naar school te brengen. In die optiek is het ook verantwoord om bijvoorbeeld de afgesloten abonnementen voor de kinderen mee onder de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget te brengen. Er werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State op dit punt (advies RvS nr. 69 442/3 van 8 juli 2021).

De wijzigingen in paragraaf 2 voorzien in een uitbreiding van de gelijkstellingen met "duurzame vervoermiddelen", zodat ook parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8°, b), alsook de zogenaamde "voetgangerspremie" voor de verplaatsingen van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling worden gelijkgesteld met duurzame vervoermiddelen.

Wat de parkeerkosten betreft, kan het contraproductief zijn om openbaar vervoer *as such* onder pijler 2 te steken, zonder dat parkings gebruikt in functie van dat openbaar vervoer mee onder het systeem te brengen. Het mobiliteitsbudget is er immers op gericht de werknemers genoeg flexibiliteit te geven in de keuze waarop zij hun mobiliteit organiseren. In dat kader is het niet ondenkbaar dat de werknemer eerst de wagen neemt om tot aan het station of de halte te geraken, daar de wagen parkeert om vervolgens over te stappen op de trein, tram of bus. Voor de werknemer is dit een globale

de mobilité global, qui devrait être entièrement couvert par le budget mobilité.

En ce qui concerne la prime pour piétons pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, à l'heure actuelle, elle est partiellement ou entièrement exonérée d'impôts sur la base de l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, c), CIR 92. Actuellement, une telle prime est soumise aux cotisations de sécurité sociale. Parce que la marche est le moyen de transport le plus durable, il est indiqué d'inclure cette indemnité dans le champ d'application du budget mobilité. Il va de soi que l'indemnité peut également porter sur une partie seulement du trajet effectué entre le domicile et le lieu de travail. On peut songer à un travailleur qui se rend à pied de son domicile à la gare, à un arrêt de bus ou à une station de voitures partagées et prend ensuite le train, le bus, ou une voiture partagée pour rejoindre son lieu de travail. Contrairement à d'autres éléments du budget mobilité, cette prime ne peut être accordée pour des déplacements purement privés effectués à pied.

Pour l'application de cet article, sont assimilés aux déplacements faits à pied les déplacements à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. L'on pense ici aux déplacements faits en patins à roulette, en trotinette (électrique ou non), en skateboard, des chaises roulantes électriques ou scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, ...

Ensuite, les modifications apportées au paragraphe 2 prévoient également un ajustement du rayon dans lequel les frais de logement peuvent être pris en compte. Tout d'abord, le chiffre 5 est remplacé par le chiffre 10, ce qui permet d'inclure les frais de logement lorsque le domicile se situe dans un rayon de 10 kilomètres du lieu habituel de travail. Dans la pratique, il s'avère qu'un rayon de 5 km est trop petit pour être efficace et qu'un rayon de 10 km serait beaucoup plus pertinent, dès lors que la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail est de 20 km. En effet, l'objectif reste d'encourager les travailleurs à se rapprocher de leur lieu de travail par rapport à ce qui est la norme aujourd'hui, ce qui permettra une plus grande utilisation de la mobilité douce. En outre, les remboursements en capital d'emprunts hypothécaires sont également pris en compte, et pas seulement les loyers et les intérêts de ces emprunts. Ces deux mesures

mobilitésbeweging, die volledig door het mobiliteitsbudget afgedekt zou moeten zijn.

Wat de voetgangerspremie betreft voor de verplaatsingen van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, wordt die premie vandaag reeds geheel of gedeeltelijk vrijgesteld van belastingen op basis van artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, c), WIB 92. Momenteel is een dergelijke premie wel onderworpen aan socialezekerheidsbijdragen. Omdat verplaatsingen te voet bij uitstek duurzaam zijn, lijkt het dan ook aangewezen om deze vergoeding mee te nemen in het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget. Het spreekt voor zich dat de vergoeding ook betrekking kan hebben op een deel van het afgelegde traject tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling. Denk maar aan een werknemer die van bij hem thuis naar een treinstation, bushalte of autodeelplaats wandelt en vervolgens de trein, bus of deelauto neemt om naar zijn werk te rijden. In tegenstelling tot andere elementen van het mobiliteitsbudget, kan deze premie niet worden toegekend voor zuivere privéverplaatsingen te voet.

Voor de toepassing van dit artikel worden verplaatsingen uitgevoerd met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gelijkgesteld met verplaatsingen te voet. Men denkt bijvoorbeeld aan verplaatsingen gedaan met rolschaatsen, per (al dan niet elektrische) step, per skateboard, met een elektrische rolstoel, elektrische scooters voor personen met een verminderde mobiliteit, ...

Vervolgens voorzien de wijzigingen in paragraaf 2 ook in een aanpassing van de actieradius waarbinnen huisvestingskosten meegenomen kunnen worden. Eerst en vooral wordt het getal 5 vervangen door het getal 10, waardoor het mogelijk wordt dat huisvestingskosten worden meegenomen wanneer de woonplaats binnen een straal van 10 kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelegen is. In de praktijk blijkt de actieradius van 5 km immers te klein te zijn om doeltreffende uitwerking te hebben en dat 10 km veel effectiever zou zijn, rekening houdende met een gemiddelde afstand voor woon-werk verkeer van 20 km. De doelstelling blijft immers om de werknemers aan te moedigen zich in vergelijking met wat vandaag de norm is dichter bij hun werkplaats te vestigen, wat het mogelijk zal maken meer gebruik te maken van zachte mobiliteit. Daarnaast worden ook kapitaalaflossingen van hypotheecaire leningen meegenomen en dus niet alleen

inciteront fortement les navetteurs à vivre près de leur lieu de travail ou à chercher du travail plus près de leur domicile.

huurgelden en interesten van dergelijke leningen. Met die twee maatregelen worden pendelaars aanzienlijk gestimuleerd om dicht bij hun werk te gaan wonen of om werk dicht bij hun woning te gaan zoeken.

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

N° 17 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/2 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/2, rédigé comme suit:

“Art. 24/2. Dans l’article 5, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots “à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l’employeur” sont remplacés par les mots “dont il dispose ou à laquelle il est éligible en vertu de la politique relative aux voitures de société de son employeur”;

2° les paragraphes 3 à 5 sont abrogés.”

JUSTIFICATION

L'article 5 de la même loi est tout d'abord adapté en vue d'harmoniser la terminologie. Dans la littérature spécialisée, on fait remarquer à juste titre qu'il est question dans la loi tantôt de "travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société", et tantôt de "travailleurs éligibles à une voiture de société". Dès lors qu'aucune différence de sens n'était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

Ensuite, les paragraphes 3 à 5 de l'article sont abrogés par le présent amendement. Ces mesures anti-abus impliquaient que les travailleurs devaient disposer d'une voiture de société (ou y avoir droit) pendant une période donnée avant de pouvoir demander un budget mobilité. Cette suppression présente l'avantage de permettre aux travailleurs éligibles de demander un budget mobilité immédiatement (et non plus après une période d'attente). En matière de mobilité, l'avantage de cette suppression est que les travailleurs éligibles au budget mobilité ne sont plus obligés de rouler avec cette voiture pendant au moins un an, en polluant, en contribuant à la congestion routière, etc. avant de pouvoir l'échanger contre un budget mobilité (qui est une alternative durable à la voiture de société). Plus les travailleurs bénéficient des avantages et de la commodité d'une voiture de société, plus il est difficile de

Nr. 17 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/2 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/2 invoegen, luidende:

“Art. 24/2. In artikel 5 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden “waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken” vervangen door de woorden “waarover hij beschikt of waarvoor hij volgens het bedrijfswagenbeleid in aanmerking komt”;

2° de paragrafen 3 tot 5 worden opgeheven.”

VERANTWOORDING

Artikel 5 van dezelfde wet wordt eerst aangepast om de terminologie te stroomlijnen. De vakliteratuur wijst er terecht op dat de wet de ene keer spreekt over werknemers die “aanspraak” kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers die ervoor “in aanmerking” komen. Gelet op het feit dat geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik ook hier weggewerkt.

Vervolgens worden via dit amendement de paragrafen 3 tot 5 van het artikel opgeheven. Deze antimisbruikmaatregelen hielden in dat werknemers gedurende een bepaalde periode over (het recht op) een bedrijfswagen moesten beschikken om een mobiliteitsbudget te kunnen aanvragen. Deze afschaffing biedt het voordeel dat de in aanmerking komende werknemers meteen (i.p.v. na een wachttijd te hebben doorlopen) een mobiliteitsbudget kunnen aanvragen. Voor de mobiliteit biedt deze afschaffing het voordeel dat de werknemers die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget niet langer gedurende minstens 1 jaar met die wagen moeten rondrijden, vervuilen, bijdragen aan de verkeerscongestie, enz. alvorens ze die kunnen omruilen voor een mobiliteitsbudget (dat een duurzaam alternatief voor de bedrijfswagen vormt). Hoe langer je werknemers laat proeven van de voordelen en het

les convaincre de passer totalement ou en partie à d'autres modes de transport plus durables.

gemak dat een bedrijfswagen biedt, hoe moeilijker het is ze te overtuigen om geheel of gedeeltelijk over te schakelen op andere, duurzamere verplaatsingswijzen.

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

N° 18 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/3 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/3, rédigé comme suit:

“Art. 24/3. L'article 8 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

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

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

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

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

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

§ 4. La voiture de société mentionnée au § 2 fait l'objet d'une cotisation de solidarité visée à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Elle est également soumise aux règles fiscales applicables aux véhicules visés à l'article 65 du Code

Nr. 18 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/3 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/3 invoegen, luidende:

“Art. 24/3. Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

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

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

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

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

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

§ 4. De in paragraaf 2 vermelde bedrijfswagen is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage bedoeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen bedoeld in

des impôts sur les revenus 1992 lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés exclusivement à des fins professionnelles.

§ 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une formule selon laquelle le montant des dépenses doit être calculé sur base des frais réels conformément au paragraphe 2, 1°, ainsi qu'une formule selon laquelle le montant des dépenses peut être calculé sur base des valeurs forfaitaires conformément au paragraphe 2, 1°."

JUSTIFICATION

L'article 8 de la même loi est modifié par le présent amendement en vue de clarifier le texte de loi.

Au paragraphe 1^{er}, il est tout d'abord explicité que le budget mobilité est mis à disposition par année civile. On pouvait déjà le déduire du paragraphe 3, alinéa 2, mais cela ne paraissait pas toujours aussi clair dans la pratique.

Ensuite, il est précisé que le budget mobilité est mis à disposition sur un compte mobilité. À l'heure actuelle, l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 21 mars 2019 pris en exécution de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité dispose que le budget mobilité, après déduction, le cas échéant, de la partie utilisée pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et des frais y afférents est mis en totalité à disposition du travailleur bénéficiaire sous une forme virtuelle. L'objectif est que non seulement le solde du budget mobilité à affecter aux piliers 2 et 3 soit mis à disposition sur le compte, mais également la totalité du montant du budget mobilité, afin d'accroître la transparence du décompte des frais relatifs au pilier 1.

Enfin, il est ajouté qu'il convient de tenir compte du moment où le budget mobilité est octroyé au travailleur. Cela était déjà appliqué en pratique, c'est désormais précisé dans le texte légal. L'objectif n'est en effet pas de mettre le budget mobilité d'une année complète à disposition en cas d'entrée dans le dispositif en décembre. Le montant du budget mobilité est alloué en fonction du nombre de jours calendrier pendant lesquels le travailleur participe au système du budget mobilité au cours de l'année civile en question.

artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een formule vastleggen waarmee het bedrag van de bestedingen overeenkomstig paragraaf 2, 1°, op basis van werkelijke kosten moet worden berekend, alsook een formule waarmee het bedrag van de bestedingen overeenkomstig paragraaf 2, 1°, op basis van forfaitaire waarden kan worden berekend."

VERANTWOORDING

Artikel 8 van dezelfde wet wordt door dit amendement gewijzigd om de wettekst duidelijker te formuleren.

In paragraaf 1 wordt allereerst geëxpliciteerd dat het mobiliteitsbudget per kalenderjaar ter beschikking wordt gesteld. Dat kon reeds worden afgeleid uit paragraaf 3, tweede lid, maar bleek in de praktijk niet altijd even duidelijk te zijn.

Vervolgens wordt verduidelijkt dat het mobiliteitsbudget op een mobiliteitsrekening ter beschikking wordt gesteld. Op dit ogenblik stelt artikel 1 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget dat het mobiliteitsbudget, na aftrek, in voorkomend geval, van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten, in zijn geheel in een virtuele vorm ter beschikking wordt gesteld van de begunstigde werknemer. De bedoeling is dat niet enkel het saldo van het mobiliteitsbudget ter besteding in pijlers 2 en 3 op de rekening ter beschikking wordt gesteld, maar het gehele bedrag van het mobiliteitsbudget, teneinde de transparantie van de afrekening van kosten met betrekking tot pijler 1 te verhogen.

Tot slot wordt toegevoegd dat rekening moet worden gehouden met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer. Het is immers niet de bedoeling om bij instap in december het mobiliteitsbudget voor een volledig jaar ter beschikking te stellen. Het bedrag van het mobiliteitsbudget wordt toegekend overeenkomstig het aantal kalenderdagen van het kalenderjaar waarin de werknemer heeft deelgenomen aan het systeem van mobiliteitsbudget.

Ainsi, lors du changement d'une voiture de société en un budget mobilité, les régimes fiscaux ne se cumulent pas, le calcul de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition par l'employeur se faisant également par jour calendrier.

Dans le paragraphe 2, il est précisé que les travailleurs peuvent utiliser le budget mobilité, au cours de l'année civile, pour financer une voiture de société respectueuse de l'environnement mise à disposition et des moyens de transport durables. En ce qui concerne le pilier 2, le but est en tout cas que l'employeur fasse au moins une offre à ses employés dans la gamme des modes de transport durables.

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

Enfin, le paragraphe 5 permet au Roi de fixer une formule selon laquelle le montant des dépenses du budget mobilité dans le pilier 1, visées au paragraphe 2, 1°, devra être calculé sur base des frais réels, ou pourra être calculé sur base forfaitaire. Cela permettra de réaliser une importante simplification administrative. En effet, il est souvent demandé aux administrations compétentes de valider une méthode de calcul. Or, elles ne peuvent pas accéder à ce type de demandes.

La possibilité d'une formule forfaitaire permet à l'employeur de verser le solde du budget mobilité au plus tard avec le salaire du premier mois de l'année civile suivante; actuellement, cela pose un problème aux employeurs qui ne disposent à ce moment pas encore de toutes les informations nécessaires pour déterminer l'ensemble des coûts liés à la voiture de société. Pour le travailleur, cela clarifie immédiatement le montant qu'il peut dépenser dans le cadre du pilier 2 ou qui peut lui être versé comme solde du budget mobilité (pilier 3).

Op die manier zullen, wanneer er van een bedrijfswagen op een mobiliteitsbudget wordt overgestapt, de fiscale regimes niet te combineren. De berekening van het voordeel van alle aard voortvloeiend uit het persoonlijk gebruik van een door de werkgever kosteloos ter beschikking gesteld voertuig gebeurt immers eveneens per kalenderdag.

Paragraaf 2 verduidelijkt dat de werknemers tijdens het kalenderjaar het mobiliteitsbudget mogen gebruiken voor de financiering van een terbeschikkinggestelde milieuvriendelijke bedrijfswagen en duurzame vervoersmiddelen. Voor wat betreft pijler 2 is het in ieder geval de bedoeling dat de werkgever minstens een aanbod doet aan zijn werknemers in het gamma van duurzame vervoersmiddelen.

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

Tot slot biedt paragraaf 5 de mogelijkheid aan de Koning om een formule vast te leggen waarmee het bedrag van de bestedingen van het mobiliteitsbudget in pijler 1 moet worden berekend op basis van de werkelijke kosten, of kan worden berekend op forfaitaire wijze. Aldus kan een belangrijke administratieve vereenvoudiging worden gerealiseerd. De bevoegde administraties ontvangen immers regelmatig de vraag om een berekeningsmethode te valideren. Op dergelijke vragen kan evenwel niet worden ingegaan.

De mogelijkheid van een vaste formule stelt de werkgever in staat om het saldo van het mobiliteitsbudget uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar uit te betalen; thans vormt dit een probleem voor werkgevers die op dat moment nog niet beschikken over al de informatie die nodig is om de totaliteit van de met de bedrijfswagen gerelateerde kosten te bepalen. Voor de werknemer is er zo meteen duidelijkheid over het bedrag dat hij in het kader van pijler 2 kan besteden of uitbetaald kan krijgen als saldo van het mobiliteitsbudget (pijler 3).

Par souci de lisibilité, l'article 8 est remplacé dans son intégralité par le présent amendement.

Omwille van de leesbaarheid wordt artikel 8 in zijn geheel vervangen door dit amendement.

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

N° 19 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/4 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/4, rédigé comme suit:

“Art. 24/4. L'article 10, § 1^{er}, de la même loi, est complété par deux alinéas, rédigés comme suit:

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

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

JUSTIFICATION

L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par un alinéa tendant à préciser que la prime accordée pour les déplacements à pied ne peut pas non plus être combinée avec le budget mobilité, pas plus que les autres exonérations dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Enfin, il est également ajouté que la réduction d'impôt pour les dépenses faites en vue d'acquérir un véhicule électrique (article 145²⁸, du CIR 92), ne peut pas non plus être combinée avec le budget mobilité.

Nr. 19 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/4 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/4 invoegen, luidende:

“Art. 24/4. Artikel 10, § 1, van dezelfde wet, wordt aangevuld met twee leden, luidende:

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

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

VERANTWOORDING

Artikel 10, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid om te verduidelijken dat ook de voetgangerspremie niet gecombineerd kan worden met het mobiliteitsbudget, net zoals de andere vrijstellingen in het kader van het woon-werk verkeer.

Tot slot wordt ook toegevoegd dat de belastingvermindering voor uitgaven voor de verwerving van een elektrisch voertuig (artikel 145²⁸, WIB 92) ook niet gecombineerd kan worden met het mobiliteitsbudget.

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

N° 20 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/5 (*nouveau*)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/5, rédigé comme suit:

“Art. 24/5. Dans l’article 11 de la même loi, le 2° est abrogé.”

JUSTIFICATION

L’article 11 de la même loi est adapté afin de supprimer la condition relative à l’allocation de mobilité, celle-ci n’étant plus en vigueur suite à l’annulation de ce régime par la Cour constitutionnelle (arrêt de la Cour constitutionnelle n° 11/2020 du 23 janvier 2020).

Nr. 20 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/5 (*nieuw*)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/5 invoegen, luidende:

“Art. 24/5. In artikel 11 van dezelfde wet wordt de bepaling onder 2° opgeheven.”

VERANTWOORDING

Artikel 11 van dezelfde wet wordt aangepast teneinde de voorwaarde te schrappen die te maken heeft met de mobiliteitsvergoeding, omdat deze niet meer in werking is sinds de vernietiging van dit systeem (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020).

Jef VAN den BERGH (CD&V)
 Hugues BAYET (PS)
 Marie-Christine MARGHEM (MR)
 Gilles VAN DEN BURRE (Ecolo-Groen)
 Christian LEYSEN (Open Vld)
 Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)
 Dieter VAN BESIEN (Ecolo-Groen)

N° 21 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/6 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/6, rédigé comme suit:

“Art. 24/6. L'article 12 de la même loi est complété par les § 3 à 5, rédigés comme suit:

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

§ 4. Le montant du budget mobilité s'élève à minimum 3 000 euros et maximum à un cinquième de la rémunération totale brute visée à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, avec un maximum absolu de 16 000 euros par an.

§ 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité doit être calculé sur base des frais réels conformément au paragraphe 1^{er}, ainsi qu'une formule selon laquelle le montant du budget mobilité peut être calculé sur base des valeurs forfaitaires conformément au paragraphe 1^{er}.”

JUSTIFICATION

L'article 12 de la même loi est complété par trois paragraphes visant à simplifier le calcul du montant du budget mobilité, appelé le “*Total Cost of Ownership*” (TCO), à fixer la fourchette dans laquelle le montant du budget mobilité doit se situer, et à fixer la formule de calcul du TCO dans la loi.

Le paragraphe 3 offre la possibilité à l'employeur, lors de la détermination du budget mobilité du travailleur, de laisser de côté les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles, à condition qu'il indemnise les

Nr. 21 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/6 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/6 invoegen, luidende:

“Art. 24/6. Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met de paragrafen 3 tot 5, luidende:

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

§ 4. Het bedrag van het mobiliteitsbudget bedraagt minimum 3 000 euro en maximum een vijfde van het totale brutoloon zoals bedoeld in artikel 6, § 1, derde lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, met een absoluut maximum van 16 000 euro per kalenderjaar.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een formule vastleggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget overeenkomstig paragraaf 1 op basis van werkelijke kosten moet worden berekend, alsook een formule waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget overeenkomstig paragraaf 1 op basis van forfaitaire waarden kan worden berekend.”

VERANTWOORDING

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met drie paragrafen om de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget, de zogenaamde “*Total Cost of Ownership*” (TCO), te vereenvoudigen, de vork waarbinnen het bedrag van het mobiliteitsbudget zich moet bevinden vast te leggen en de berekeningsformule wettelijk te kunnen vastleggen.

Paragraaf 3 biedt de mogelijkheid aan de werkgever om bij de vaststelling van het mobiliteitsbudget van de werknemer, de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, buiten

frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci. Nous souhaitons ainsi encourager les employeurs à ne pas seulement échanger les voitures de société (les voitures qui ne sont pas principalement utilisées à des fins professionnelles), mais aussi les véhicules de fonction (c'est-à-dire les voitures qui sont nécessaires pour effectuer les travaux convenus), contre un budget mobilité.

Le paragraphe 4 précise que le montant du budget mobilité s'élève à minimum 3 000 euros et maximum à un cinquième de la rémunération totale brute visée à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs, avec un maximum absolu de 16 000 euros par an.

Cette fourchette absolue (3 000 – 16 000 euros) a été déterminée sur la recommandation du Conseil National du Travail et du Conseil Central de l'Économie (avis CNT n° 2339 – avis CEE 2021-2650 du 28 septembre 2021), sur base des valeurs applicables sur le marché automobile actuel des véhicules de société.

Dans la pratique, cela signifie que si l'employeur aboutit à un TCO inférieur à 3 000 euros, il devra de toute façon obligatoirement octroyer un budget mobilité de 3 000 euros minimum, et que s'il aboutit à un TCO supérieur à 16 000 euros, le budget sera dans plafonné à 16 000 euros.

De plus, une limite est fixée selon laquelle le montant du budget mobilité octroyé ne peut excéder un cinquième de la rémunération totale brute du travailleur, telle que visée à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, de la loi du 12 avril 1965. On instaure ici une nouvelle mesure anti-abus, qui veille à limiter le montant du budget mobilité par rapport à la rémunération totale brute du travailleur.

Le paragraphe 5 permet au Roi de fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité devra être calculé sur base des frais réels, ou pourra être calculé sur base forfaitaire. Cela permettra de réaliser une importante simplification administrative. En effet, il est souvent demandé aux administrations compétentes de valider une méthode de calcul. Or, elles ne peuvent pas accéder à ce type de demandes. Ces demandes ont cependant donné lieu à l'ajout d'une série de précisions

beschouwing te laten op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan. Aldus willen we werkgevers stimuleren om niet alleen salariswagens (wagens die niet hoofdzakelijk gebruikt worden voor professionele doeleinden) om te zetten in een mobiliteitsbudget, maar ook functiewagens (i.c. wagens die nodig zijn om het overeengekomen werk te kunnen uitvoeren).

Paragraaf 4 bepaalt dat het bedrag van het mobiliteitsbudget minimum 3 000 euro en maximum een vijfde van het totale brutoloon bedoeld in artikel 6, § 1, derde lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers, bedraagt, met een absoluut maximum van 16 000 euro per kalenderjaar.

Deze absolute vork (3 000 – 16 000 euro) werd bepaald op aanbeveling van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (advies NAR nr. 2339 – advies CRB 2021-2650 van 28 september 2021), op basis van de waarden van toepassing op de huidige bedrijfswagenmarkt.

In de praktijk betekent dit dat wanneer de werkgever uitkomt op een TCO lager dan 3 000 euro, hij in ieder geval verplicht zal zijn een mobiliteitsbudget toe te kennen van minimum 3 000 euro en dat wanneer hij uitkomt op een TCO hoger dan 16 000 euro, het budget beperkt zal worden tot 16 000 euro.

Daarnaast wordt er een beperking vastgelegd die bepaalt dat het bedrag van het toegekende mobiliteitsbudget niet hoger mag zijn dan een vijfde van het totale brutoloon van de werknemer zoals bedoeld in artikel 6, § 1, derde lid, van de wet van 12 april 1965. Hiermee wordt een nieuwe antimisbruikbepaling ingevoerd die het bedrag van het mobiliteitsbudget beperkt in verhouding tot het totale brutoloon van de werknemer.

Paragraaf 5 voorziet in de mogelijkheid voor de Koning om een formule vast te leggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget moet worden berekend op basis van de werkelijke kosten, of kan worden berekend op forfaitaire wijze. Zo kan een belangrijke administratieve vereenvoudiging worden gerealiseerd. De bevoegde administraties ontvangen immers regelmatig de vraag om een berekeningsmethode te valideren. Op dergelijke vragen kan evenwel niet worden ingegaan.

dans la rubrique FAQ des questions fréquemment posées à propos du budget mobilité.

De vragen hebben wel geleid tot een reeks verduidelijkingen die zijn opgenomen in de FAQ over het mobiliteitsbudget.

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

N° 22 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/7 (*nouveau*)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/7, rédigé comme suit:

“Art. 24/7. Dans l’article 15 de la même loi, l’alinéa 4 est abrogé.”

JUSTIFICATION

L'article 15 de la même loi est modifié afin de supprimer la référence à l'allocation mobilité, celle-ci n'étant plus en vigueur suite à l'annulation de ce régime par la Cour constitutionnelle (arrêt de la Cour constitutionnelle n° 11/2020 du 23 janvier 2020).

Nr. 22 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/7 (*nieuw*)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/7 invoegen, luidende:

“Art. 24/7. In artikel 15 van dezelfde wet wordt het vierde lid opgeheven.”

VERANTWOORDING

Artikel 15 van dezelfde wet wordt gewijzigd om de link met de mobiliteitsvergoeding te schrappen. Deze is immers niet meer in werking na de vernietiging van dit systeem (arrest van het Grondwettelijk Hof van 23 januari 2020, nr. 11/2020).

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

N° 23 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/8 (nouveau)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/8, rédigé comme suit:

“Art. 24/8. Le minimum visé à l’article 12, § 4, de la loi du 17 mars 2019 concernant l’instauration d’un budget mobilité, et les maxima visés à la même disposition, ne sont applicables qu’à partir du 1^{er} janvier 2023 en ce qui concerne les budgets mobilité octroyés avant la date de publication de la présente loi au Moniteur belge.”

JUSTIFICATION

Le présent amendement instaure une période transitoire en ce qui concerne le minimum et les maxima introduits par le biais de l’amendement n° 21, pour les budgets mobilité octroyés avant la publication de la présente loi au *Moniteur belge*. Ces budgets mobilité doivent, le cas échéant, être adaptés afin de tomber dans la fourchette visée à l’article 12, § 4, de la loi du 17 mars 2019 concernant l’instauration d’un budget mobilité au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2023.

Nr. 23 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/8 (nieuw)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/8 invoegen, luidende:

“Art. 24/8. Het in artikel 12, § 4, van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget bedoelde minimum en de in diezelfde bepaling bedoelde maxima, zijn met betrekking tot mobiliteitsbudgetten die zijn toegekend vóór de datum van bekendmaking van deze wet in het Belgisch Staatsblad, slechts van toepassing vanaf 1 januari 2023.”

VERANTWOORDING

Dit amendement voert met betrekking tot het minimum en de maxima die via amendement nr. 21 worden ingevoerd, een overgangperiode in voor de mobiliteitsbudgetten die reeds vóór de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* van deze wet werden toegekend. In voorkomend geval moeten deze mobiliteitsbudgetten worden aangepast om uiterlijk vanaf 1 januari 2023 binnen de in artikel 12, § 4, van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget bedoelde vork te vallen.

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

N° 24 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 24/9 (*nouveau*)

Dans le titre 2, chapitre 6, insérer un article 24/9, rédigé comme suit:

“Art. 24/9. Le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

Par dérogation à l’alinéa 1^{er}, l’article 24/1, 2°, 5°, 7°, 8°, 10°, 11° et 15°, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026.”

JUSTIFICATION

Le présent amendement fixe l’entrée en vigueur.

Nr. 24 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 24/9 (*nieuw*)

In titel 2, hoofdstuk 6, een artikel 24/9 invoegen, luidende:

“Art. 24/9. Dit hoofdstuk treedt in werking op 1 januari 2022.

In afwijking van het eerste lid treedt artikel 24/1, 2°, 5°, 7°, 8°, 10°, 11° en 15°, in werking op 1 januari 2026.”

VERANTWOORDING

Dit amendement bepaalt de inwerkingtreding.

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

N° 25 DE M. VAN DEN BERGH ET CONSORTS

Art. 28

Insérer les mots “de la présente loi” entre les mots “déterminer l’impact” et les mots “sur l’avantage de toute nature”.

JUSTIFICATION

Par le biais du présent amendement, la version française de l’article 28 est alignée sur la version néerlandaise de celui-ci.

Nr. 25 VAN DE HEER VAN DEN BERGH c.s.

Art. 28

In de Franse tekst, de woorden “de la présente loi” invoegen tussen de woorden “déterminer l’impact” en de woorden “sur l’avantage de toute nature”.

VERANTWOORDING

Via dit amendement wordt de Franse versie van artikel 28 afgestemd op de Nederlandse versie ervan.

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