

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

12 décembre 2019

PROPOSITION DE LOI**modifiant le Code des impôts
sur les revenus 1992 en ce qui concerne
les frais de voiture non admis**(déposée par
Mme Kathleen Depoorter et consorts)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

12 december 2019

WETSVOORSTEL**tot wijziging van het Wetboek
van de inkomstenbelastingen 1992 wat betreft
de verworpen kosten van personenvoertuigen**(ingediend door
mevrouw Kathleen Depoorter c.s.)**RÉSUMÉ**

Cette proposition simplifie la manière de calculer le plafond de déductibilité des frais de voiture à l'impôt des personnes physiques à partir du 1^{er} janvier 2020. Au lieu de limiter la déduction des frais en fonction du nombre de grammes de CO₂ par kilomètre émis par chaque véhicule individuellement, il est proposé de se baser sur la moyenne des émissions des véhicules achetés ou pris en leasing par le contribuable au premier jour de la période imposable.

SAMENVATTING

Dit voorstel vereenvoudigt de wijze waarop de aftrekbeperking van kosten van personenvoertuigen in de inkomstenbelastingen wordt berekend vanaf 1 januari 2020. In plaats van de aftrek te beperken in functie van het aantal gram CO₂ per kilometer van elk individueel voertuig wordt geopteerd om in regel het gemiddelde te nemen van de op de eerste dag van het belastbaar tijdperk door de belastingplichtige gekochte of geleasede personenvoertuigen.

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

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2007, le plafonnement à 75 % de la déductibilité de l'impôt des sociétés¹ des frais de voiture, à l'exclusion des frais de carburant, de financement et de mobilophonie, a été modifiée. Le taux de déductibilité a été modulé en fonction des émissions de CO₂ des véhicules, une distinction ayant été établie entre les véhicules à essence et les véhicules diesel. Les voitures ont été réparties en cinq catégories:

Émissions de CO ₂ (g/km)		Taux de déductibilité
Diesel	Essence	
<105	<120	90 %
105-115	120-130	80 %
116-145	131-160	75 %
146-175	161-190	70 %
>175	>190	60 %

Dès son entrée en vigueur, cette modification a été considérée comme un "alourdissement des formalités administratives *quasi* impossible à mettre en œuvre"². Idéalement, il faut en effet dès lors prévoir une rubrique comptable distincte pour chaque catégorie de déductibilité, et tous les frais doivent être répartis dans chaque catégorie. Avant la modification de 2007, deux comptes de charges suffisaient: un premier pour les frais de carburant, qui étaient alors encore déductibles à 100 %, et un second pour tous les autres frais auxquels s'appliquait le plafond de 75 %.

Cette approche différenciée, selon la lettre de la loi, requiert naturellement un travail supplémentaire de la part du personnel interne, des experts-comptables ou d'autres prestataires externes, ce qui n'est pas de nature à améliorer la compétitivité de nos entreprises. On s'aperçoit en outre que certains bureaux d'experts-comptables limitent parfois la déduction de l'ensemble des frais de voiture sur la base d'une moyenne qu'ils fixent en concertation avec leurs clients. Il incombe alors à l'inspecteur fiscal d'imposer, dans un avis de rectification motivé, le plafond correct de la déduction fiscale. Sachant que, fin 2018, il y avait plus de 950 000 voitures de sociétés enregistrées, ce contrôle apparaît irréalisable.

¹ Art. 83 à 85 de la loi-programme du 27 avril 2007, *Moniteur belge*, 8 mai 2007.

² L. FEYAERTS et W. ILIANO, *Aftrek autokosten in functie van de CO₂-uitstoot: de moeilijkheden in de praktijk*, *Fisc. Act.* 2008, n° 11, 1-5.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In 2007 werd in de vennootschapsbelasting¹ de aftrekbeperking van 75 % voor autokosten, exclusief brandstof-, financierings- en mobilfoonkosten, gewijzigd. Het aftrekpercentage werd gemoduleerd in functie van de CO₂-uitstoot van de voertuigen waarbij een onderscheid werd gemaakt tussen benzine- en dieselwagens. De auto's werden ingedeeld in vijf categorieën:

CO ₂ -uitstoot (gram/km)		Aftrek %
Diesel	Benzine	
<105	<120	90 %
105-115	120-130	80 %
116-145	131-160	75 %
146-175	161-190	70 %
>175	>190	60 %

Van meet af aan werd deze wijziging ervaren als een "quasi-onmogelijke administratieve verzwarening".² Idealiter dient er voor elke aftrekcategorie een aparte boekhoudrekening te worden aangemaakt en moeten alle kosten in die categorieën worden onderverdeeld. Tot voor de wijziging van 2007 volstond het twee kostenrekeningen aan te maken: één voor de brandstofkosten die toen nog voor 100 % aftrekbaar waren en één voor alle andere aan de aftrekbeperking van 75 % onderworpen kosten.

Deze gerichte werkwijze, naar de letter van de wet, zorgt natuurlijk voor extra prestaties door intern personeel, de accountant of andere externe dienstverleners. Competitiever worden onze ondernemingen er niet door. We zien dat accountantskantoren soms pragmatisch de aftrek beperken voor het geheel van deze autokosten op basis van een gemiddelde dat zij met hun cliënt overeenkomen. Het is dan maar aan de fiscale inspecteur om in een gemotiveerd bericht van wijziging de juiste aftrekbeperking af te dwingen. Als men weet dat er eind 2018 meer dan 950 000 bedrijfswagens waren ingeschreven, is deze controle een onbegonnen zaak.

¹ Art. 83 tot 85 van de Programmawet van 27 april 2007, *Belgisch Staatsblad* 8 mei 2007.

² L. FEYAERTS en W. ILIANO, "Aftrek autokosten in functie van de CO₂-uitstoot: de moeilijkheden in de praktijk", *Fisc. Act.* 2008, afl. 11, 1-5.

Parc des voitures particulières en Belgique/ Personenwagenpark in België	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures de société en dehors des sociétés de leasing/ Bedrijven andere dan leasing	484 359	499 009	521 920	542 063	560 659
Sociétés de leasing/Leasingbedrijven	317 572	331 559	351 368	371 560	394 130
Total voitures de société/Totaal bedrijven	801 931	830 568	873 288	913 623	954 789
Indépendants/ Zelfstandigen	304 382	290 224	278 776	268 175	256 470
Particuliers/ Particulieren	4 404 767	4 466 623	4 517 700	4 553 482	4 571 425
TOTA(A)L	5 511 080	5 587 415	5 669 764	5 735 280	5 782 684
Sources: SPF Mobilité, FEBIAC Bron: FOD Mobiliteit, FEBIAC					

Avec la réforme de l'impôt des sociétés de 2017, cette limitation de la déduction de l'impôt des sociétés liée au CO₂ sera étendue à l'impôt des personnes physiques à partir de l'année d'imposition 2021³. En outre, les frais de voiture sont limités en fonction des émissions de CO₂ de chaque véhicule individuel et la déductibilité fiscale des frais de carburant est également limitée sur la base des émissions de CO₂ du véhicule pour lequel du carburant a été acheté à la pompe. Pour une PME possédant plusieurs véhicules, un traitement comptable exact par véhicule fait grimper l'ardoise des frais généraux. En outre, la difficulté pour les contribuables de fournir les preuves au fisc les placent dans une situation précaire.

Pour chaque voiture, un comptable devra idéalement tenir un compte de charges distinct dans la comptabilité auquel le taux de déduction de l'impôt sur le revenu et de la TVA sont liés. Pour un contribuable et son expert-comptable, il ne sera pas toujours évident de connaître le taux applicable en fonction du nombre de grammes de CO₂ par kilomètre lorsque le véhicule n'est pas acheté ou pris en leasing par le contribuable.

La charge de la preuve de la déductibilité des frais professionnels incombe au contribuable. Il n'est pas facile de prouver le taux auquel les frais de voiture peuvent être déduits fiscalement lorsque le véhicule n'est pas acheté ou pris en leasing par le contribuable. Le contribuable devra en effet démontrer que telle dépense se rapporte à un tel véhicule dont il ne connaît pas nécessairement le nombre de grammes de CO₂ émis par kilomètre. Dans le cas d'un véhicule acheté ou pris en leasing avec une carte de carburant, la facture indiquera normalement la plaque d'immatriculation et le contribuable aura le

Met de hervorming van de vennootschapsbelasting in 2017 wordt vanaf aanslagjaar 2021³ deze CO₂-gerelateerde aftrekbeperking uit de vennootschapsbelasting doorgetrokken naar de personenbelasting. Bovendien worden de kosten van personenauto's beperkt in functie van CO₂-uitstoot per individueel voertuig en wordt de fiscale aftrekbaarheid van de brandstofkosten eveneens beperkt op basis van de CO₂-uitstoot van het voertuig waarvoor de brandstof is getankt. Voor een kmo met verscheidene voertuigen is een exacte boekhoudkundige verwerking per voertuig een oplopende overheadkost. Bovendien plaatst de moeilijke bewijslast voor de belastingplichtigen hen ten aanzien van de fiscus in een precare positie.

Per auto zal een accountant idealiter een afzonderlijke kostenrekening in de boekhouding moeten bijhouden waaraan het aftrekpercentage voor de inkomstenbelasting en voor de btw wordt gekoppeld. Voor een belastingplichtige en zijn accountant zal het ook niet altijd evident zijn om het toepasselijk tarief in functie van het aantal gram CO₂ per kilometer te kennen wanneer het niet over een door de belastingplichtige gekocht of geleased voertuig gaat.

De bewijslast van aftrekbaarheid van beroepskosten ligt bij de belastingplichtige. Het bewijs leveren van het tarief waaraan autokosten fiscaal mogen worden afgetrokken wanneer het niet om een eigen gekocht of geleased voertuig gaat, is niet evident. De belastingplichtige zal immers aannemelijk moeten maken dat een bepaalde uitgave betrekking heeft op een bepaald voertuig waarvan hij het aantal gram CO₂ per kilometer niet noodzakelijk rechtstreeks kent. Bij een gekocht of geleased voertuig met tankkaart zal de factuur normaal de nummerplaat vermelden en heeft de belastingplichtige

³ Article 66, § 1^{er}, remplacé par l'art. 11, 2° de la loi du 25 décembre 2017 (*Moniteur belge* du 29 décembre 2017 (ed. 1)), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et applicable à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020 (art. 86.B2), lui-même modifié par l'art. 43, 1° et 2° de la loi du 2 mai 2019 (*Moniteur belge* du 15 mai 2019).

³ Artikel 66, § 1, vervangen bij art. 11, 2° wet 25 december 2017 (*Belgisch Staatsblad* 29 december 2017 (ed. 1)), in werking op 1 januari 2020 en van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020 (art. 86.B2), zelf gewijzigd bij art. 43, 1° en 2° wet 2 mei 2019 (*Belgisch Staatsblad* 15 mei 2019).

certificat d'immatriculation et le certificat de conformité sur lequel le nombre de grammes de CO₂ par kilomètre est indiqué. À partir du 1^{er} juillet 2019, le nombre de grammes de CO₂ par kilomètre ne sera plus indiqué sur le certificat d'immatriculation par la DIV (Service d'immatriculation des véhicules)⁴. Le contribuable aura plus de difficulté à prouver que, par exemple, le ticket d'un plein de carburant se rapporte à un certain véhicule appartenant à l'employé ou à un tiers.

Pour remédier à ces deux problèmes, nous proposons de conformer la loi au simple bon sens comptable. Concrètement, nous proposons de calculer le plafond de la déduction sur la base du nombre moyen de grammes de CO₂ par kilomètre émis par les véhicules selon qu'ils sont équipés d'un moteur diesel, d'un moteur au gaz naturel ou d'un autre moteur. Cela permettra de limiter le traitement comptable des frais liés à une voiture particulière à maximum quatre comptes: un pour les véhicules diesel, un pour les véhicules au gaz naturel, un pour les autres véhicules et un dernier pour les frais de voiture de tiers.

La moyenne est calculée sur la base des véhicules que le contribuable a achetés à des fins professionnelles ou acquis en leasing financier ou opérationnel au premier jour de la période imposable. Tant les véhicules en leasing financier (location-vente) qu'en leasing opérationnel entrent en ligne de compte. Les conditions de la location-vente figurent dans l'arrêté royal n° 55.⁵ Vu l'absence de distinction en droit commun entre la location à court terme et la location à long terme (leasing opérationnel), nous disposons que dans l'article 66 du CIR92, le leasing opérationnel concerne les véhicules donnés en location en vertu d'un contrat d'une durée minimale de 24 mois. Du point de vue financier, le leasing opérationnel est, à cet égard, similaire au leasing financier. À cette condition, l'administration accepte la déduction des charges financières associées aux contrats de location à long terme de véhicules automobiles.⁶ Grâce au fait que l'on calcule la moyenne au début de la période imposable, le contribuable connaît le taux applicable dès le début de l'exercice, ce qui est essentiel pour le traitement comptable de ces frais et le calcul des versements anticipés.

En vue d'atténuer les répercussions des modifications sur le parc de véhicules en cas de fusion, de scission, d'opérations y assimilées ou d'apport de branche

⁴ K. JANSSENS, "Geen CO₂-uitstoot meer op het inschrijvingsbewijs – wat nu?", *Fisc. Act.* 2019, afl. 30, 1-2.

⁵ Arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 organisant le statut juridique des entreprises pratiquant la location-financement.

⁶ Circulaire administrative n° Ci.D.19/402192 du 25 août 1989, *Bull. Contr.*, n° 687, 2003.

het inschrijvingsbewijs en het gelijkvormigheidsattest waarop het aantal gram CO₂ per kilometer wordt vermeld. Vanaf 1 juli 2019 wordt het aantal gram CO₂ per kilometer door de DIV (Dienst Inschrijving Voertuigen) niet meer vermeld op het inschrijvingsbewijs.⁴ De belastingplichtige zal moeilijker kunnen aantonen dat bijvoorbeeld het ticket van een tankbeurt betrekking heeft op een bepaald voertuig in eigendom van de werknemer of derde.

Om beide problemen te ondervangen, stellen wij voor om de wet in overeenstemming te brengen met de boekhoudkundige praktijk van het gezond verstand. Wij stellen voor om de aftrekbeperking te berekenen op basis van het gemiddelde aantal gram CO₂ per kilometer van de voertuigen uitgerust respectievelijk met een dieselmotor, een aardgasmotor en met een andere motor. Op deze wijze kan de boekhoudkundige verwerking van de kosten van een personenauto beperkt blijven tot maximum vier boekhoudrekeningen: één voor dieselwagens, één voor wagens met een aardgasmotor, één voor alle andere voertuigen en een laatste voor de autokosten van derden.

Het gemiddelde wordt berekend op basis van de voertuigen die de belastingplichtige beroepsmatig heeft gekocht of financieel en operationeel leaset op de eerste dag van het belastbaar tijdperk. Zowel de financieel geleasede als de operationeel geleasede voertuigen komen in aanmerking. De voorwaarden voor financiële leasing vindt men terug in koninklijk besluit nr. 55.⁵ Omdat een gemeenrechtelijk onderscheid tussen huur op korte en lange termijn (operationele leasing) ontbreekt, bepalen wij dat in artikel 66 WIB92 de operationele leasing betrekking heeft op gehuurde voertuigen waarvan het contract een looptijd heeft van minimaal 24 maanden. Uit financieel oogpunt vertoont operationele leasing op dit vlak gelijkenis met de financiële leasing. Onder die voorwaarde aanvaardt de administratie de aftrekbaarheid van de financiële lasten voor huurcontracten van autovoertuigen op lange termijn.⁶ Door het gemiddelde te berekenen aan het begin van het belastbaar tijdperk, kent de belastingplichtige het tarief aan het begin van het boekjaar. Dit is essentieel voor de boekhoudkundige verwerking van deze kosten en voor de berekening van de voorafbetalingen.

Teneinde de impact van wijzigingen in het voertuigenbestand bij (al dan niet fiscaal vrijgestelde) fusie, splitsing, ermede gelijkgestelde verrichtingen, inbreng

⁴ K. JANSSENS, "Geen CO₂-uitstoot meer op het inschrijvingsbewijs – wat nu?", *Fisc. Act.* 2019, afl. 30, 1-2.

⁵ Koninklijk besluit nr. 55 van 10 november 1967 tot regeling van het juridisch statuut der ondernemingen gespecialiseerd in financieringshuur.

⁶ Administratie Circulaire, Ci.D.19/402192 dd. 25 augustus 1989, *Bull. Bel.*, nr. 687, 2125.

d'activité ou d'universalité de biens (bénéficiaire ou non de l'exonération fiscale), nous proposons de recalculer la moyenne des émissions de CO₂ à la date à laquelle l'opération produit ses effets fiscaux, et ce pour la durée restante de la période imposable.

Cette modification somme toute assez minime s'éloigne le moins possible de la réforme de 2017, ce qui ne l'empêche pas d'entraîner une simplification fiscale et comptable importante en ce qui concerne le traitement de cette catégorie de frais. Un retour au taux de déductibilité de 75 % serait évidemment encore plus simple. Mais alors, il faudrait abandonner l'idée que les autorités peuvent, par la voie de l'impôt sur le revenu, orienter le comportement du contribuable lors de l'achat de véhicules à usage professionnel.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Articles 2 et 3 (*partim*)

Nous proposons d'étendre la simplification de la déduction relative aux véhicules aux plus-values et moins-values réalisées sur lesdits véhicules. Selon les dispositions légales actuelles, il y a lieu de tenir compte de la somme des amortissements fiscalement admis par rapport aux amortissements comptables. Un indépendant ou une entreprise devrait dès lors tenir compte des valeurs annuelles moyennes des émissions de CO₂ au cours de la période d'amortissement. Nous proposons de déterminer la part des moins-values non admises et des plus-values exonérées sur la base de la valeur moyenne des émissions de CO₂ de l'année au cours de laquelle elles ont été réalisées.

Article 3, a)

Il est précisé que l'émission de CO₂ par kilomètre d'un véhicule à prendre en compte est la valeur indiquée sur le certificat de conformité pour les véhicules:

— pour lesquels une valeur NEDC est connue (une valeur est mentionnée sous la rubrique 49.1 sur le certificat de conformité): l'émission de CO₂ par kilomètre mentionnée sous la rubrique 49.1 est d'application;

— pour lesquels seule une valeur WLTP est connue (aucune valeur n'est indiquée sous la rubrique 49.1 et une valeur est uniquement mentionnée sous la rubrique 49.4): l'émission de CO₂ par kilomètre indiquée sous la rubrique 49.4 est d'application;

van bedrijfstak en algemeenheid van goederen, stellen wij voor om een nieuwe berekening te doen van de gemiddelde CO₂-uitstoot op de datum waarop de verrichting fiscaal uitwerking heeft, en dit voor de resterende duur van het belastbaar tijdperk.

Deze al bij al beperkte wijziging sluit zoveel mogelijk aan bij de hervorming van 2017 maar betekent wel een belangrijke fiscale en boekhoudkundige vereenvoudiging bij de verwerking van deze kostensoort. De terugkeer naar een 75 %-afrek is natuurlijk nog eenvoudiger. Maar dan zal men de idee moeten loslaten dat de overheid via de inkomstenbelastingen het gedrag van belastingplichtige kan sturen bij de aankoop van beroepsmatig bestemde personenauto's.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikelen 2 en 3 (*partim*)

De vereenvoudiging van de afrek van personenvervoertuigen trekken wij ook door naar de gerealiseerde meer- en minderwaarden op deze voertuigen. Volgens de huidige wettelijke bepalingen dient men rekening te houden met de som van de fiscaal aangenomen afschrijvingen ten opzichte van de geboekte afschrijvingen. Daardoor zou een zelfstandige of onderneming rekening moeten houden met de jaarlijkse gemiddelde CO₂-waarden tijdens de afschrijvingsperiode. Wij stellen voor om het gedeelte van de verworpen minwaarden en vrijgestelde meerwaarde te bepalen aan de hand van de gemiddelde CO₂-waarde van het jaar waarin zij worden gerealiseerd.

Artikel 3, a)

Er wordt verduidelijkt dat de in aanmerking te nemen CO₂-uitstoot per kilometer van een voertuig, de waarde is vermeld op het gelijkvormigheidsattest voor voertuigen waarvoor:

— een NEDC-waarde bekend is (er is een waarde ingevuld onder item 49.1 op het gelijkvormigheidsattest): de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.1 is van toepassing;

— uitsluitend een WLTP-waarde bekend is (er is geen waarde ingevuld onder item 49.1 en er is uitsluitend een waarde vermeld onder item 49.4): de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.4 is van toepassing;

— pour lesquels on ne dispose ni d'une valeur NEDC ni d'une valeur WLTP: 195 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules à moteur alimenté au diesel et 205 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules équipés d'un moteur alimenté au gaz naturel ou d'un autre moteur.

Jusqu'au 31 décembre 2021, les constructeurs automobiles doivent encore calculer pour les véhicules WLTP une valeur NEDC théorique au départ de leur valeur WLTP. Jusqu'à la fin 2021, le certificat de conformité d'un véhicule homologué selon le nouveau test WLTP portera donc deux valeurs d'émissions de CO₂. Après cette date, seules les valeurs WLTP seront mentionnées. Pour les véhicules pour lesquels on ne dispose ni d'une valeur NEDC ni d'une valeur WLTP, les émissions actuelles de CO₂ sont prises en compte conformément à l'article 198*bis*, alinéa 1^{er}, 1°, b et c, septième tiret, du CIR92.

Article 3, b)

Deux cas spécifiques requièrent une attention particulière étant donné que l'application d'une valeur moyenne de grammes d'émission de CO₂ par kilomètre n'est pas appropriée.

Lorsqu'un contribuable supporte en définitive les frais de voiture de véhicules appartenant à des tiers, qu'il n'a donc pas achetés ou pris en leasing financier ou opérationnel, il devrait pouvoir se baser sur les données fournies par le tiers concernant le type de moteur de propulsion et les grammes d'émission de CO₂ par kilomètre. Sur la base de ces données, le contribuable devrait justifier le taux qu'il applique. Nous pensons, par exemple, au remboursement des frais de voiture à un travailleur ayant effectué des déplacements pour le compte de son employeur avec son propre véhicule, des frais d'un véhicule de location ou de services de taxi, ou des frais de voiture facturés par des tiers. Étant donné que le recueil de ces données n'est pas toujours évident et est fastidieux et incertain, nous prévoyons un taux de 75 %, comme il est admis administrativement pour les frais de taxi.⁷ Aucune distinction n'est donc opérée selon le type de moteur de propulsion du véhicule.

Le deuxième cas dans lequel la moyenne de grammes d'émission de CO₂ ne peut pas être utilisée concerne le contribuable qui n'est propriétaire ou ne dispose d'aucun véhicule en leasing le premier jour de la période imposable. Dans ce cas, le taux est calculé, pour la première

— noch een NEDC- noch een WLTP-waarde beschikbaar is: 195 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen met een dieselmotor en 205 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen met een aardgasmotor of andere motor.

Tot 31 december 2021 moeten de autoconstructeurs voor WLTP-wagens nog een theoretische NEDC-waarde berekenen uit hun WLTP-waarde. Een voertuig dat gehomologeerd is volgens de nieuwe WLTP-test, krijgt dus tot eind 2021 twee CO₂-waarden mee op het gelijkvormigheidsattest. Nadien zal alleen de WLTP-waarden worden vermeld. Voor de voertuigen waarvoor noch een NEDC-, noch een WLTP-waarde beschikbaar is, wordt de huidige CO₂-uitstoot genomen van artikel 198*bis*, eerste lid, 1°, b en c, 7^{de} streepje, WIB92 genomen.

Artikel 3, b)

Twee specifieke situaties vragen bijzondere aandacht omdat het toepassen van een gemiddelde gram CO₂-uitstoot per kilometer niet geschikt is.

Wanneer een belastingplichtige finaal autokosten draagt van voertuigen die toebehoren aan derden, die hij dus niet heeft gekocht of financieel of operationeel leaset, zou hij moeten steunen op de gegevens verstrekt door de derde over de aard van de aandrijfmotor en de gram CO₂-uitstoot per kilometer. Op basis van deze gegevens zou de belastingplichtige het bewijs moeten leveren voor het tarief dat hij toepast. We denken dan bijvoorbeeld aan de terugbetaling van autokosten aan een werknemer wanneer die voor zijn werkgever verplaatsingen heeft gedaan met zijn eigen personenwagen, kosten van een gehuurde personenwagen of taxidiensten, of autokosten die worden doorgefactureerd door derden. Omdat het opvragen van deze gegevens niet altijd voor de hand ligt, omslachtig en onzeker is, voorzien wij in één tarief van 75 % zoals dat administratief voor taxikosten wordt aanvaard⁷. Er wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen de aard van de aandrijfmotor van het voertuig.

Een tweede situatie waarbij de gemiddelde gram CO₂-uitstoot niet kan gebruikt worden is het geval indien een belastingplichtige op de eerste dag van het belastbaar tijdperk geen voertuig in eigendom heeft of leaset. In dat geval wordt voor het eerste jaar het tarief bepaald

⁷ Question orale n° 6101, Jenne DE POTTER, 17 juin 2008, Compte rendu intégral, Chambre, 2007-08, n° 52, COM 263, 3, Fisc. Act. 2008, 24, 8-9.

⁷ Mond. vr. nr. 6101, Jenne DE POTTER, 17 juni 2008, *Integraal Verslag* Kamer, 2007-08, nr. 52 COM 263, 3, *Fisc. Act.* 2008, afl. 24, 8-9.

année, sur la base du nombre de grammes de CO₂ par kilomètre émis par le nouveau véhicule.

Existe-t-il une possibilité d'abus en cas d'application de la déduction sur la base des valeurs moyennes de grammes de CO₂?

La question se pose de savoir si un contribuable peut simplement diminuer le taux (pourcentage) calculé sur la base de la valeur moyenne de grammes d'émission de CO₂ en acquérant, en plus d'un véhicule à fortes émissions de CO₂, un véhicule écologique bon marché équipé du même type de moteur de propulsion. Intuitivement, il semble que la déduction sur la base de la valeur moyenne de grammes d'émission de CO₂ par kilomètre le permette.

Nous soulignons tout d'abord que la moyenne est calculée pour les véhicules équipés respectivement d'un moteur diesel, d'un moteur au gaz naturel ou d'un autre moteur. Le contribuable devra par conséquent acquérir un véhicule équipé du même moteur de propulsion pour influencer cette moyenne. Combiner un véhicule cher équipé d'un moteur diesel émettant beaucoup de CO₂ par kilomètre avec un véhicule cher équipé d'un moteur électrique n'aura aucune influence sur la déduction des frais de voiture, ni pour le véhicule diesel ni pour le véhicule électrique.

Par ailleurs, le taux s'élève toujours à 40 % au minimum. Dès que la moyenne dépasse 160 grammes de CO₂ par kilomètre pour les moteurs diesel et 168 grammes de CO₂ par kilomètre pour les autres moteurs, le taux reste identique. Un contribuable qui acquiert un véhicule émettant 250 grammes de CO₂ par kilomètre et la combine avec un véhicule diesel bon marché de seconde main à faibles émissions de CO₂ (88 grammes) atteint une moyenne de plus de 160 grammes de CO₂ par kilomètre.⁸

Dès que la moyenne passe sous le seuil de 160 grammes de CO₂ par kilomètre, le taux de la déduction des frais de voiture augmente. Mais est-ce également intéressant sur le plan financier?

Dans le tableau ci-dessous, nous comparons un véhicule diesel cher et un véhicule diesel de petite taille acheté dans le but de faire diminuer artificiellement la moyenne des émissions de CO₂.

op basis van het aantal gram CO₂ per kilometer van het nieuwe voertuig.

Is misbruik mogelijk bij toepassing van de aftrek op basis van de gemiddelde gram CO₂-waarden?

De vraag rijst of een belastingplichtige het tarief (percentage) berekend aan de hand van de gemiddelde gram CO₂-uitstoot eenvoudig kan verlagen door naast een wagen met een hoge CO₂-uitstoot ook een goedkope groene wagen met dezelfde aard van aandrijfmotor aan te schaffen. Intuïtief lijkt de aftrek op basis van het gemiddelde van het aantal gram CO₂ per kilometer dit mogelijk te maken.

Vooreerst benadrukken wij dat het gemiddelde wordt berekend voor voertuigen met respectievelijk een dieselmotor, aardgasmotor en andere motoren. De belastingplichtige moet dus al een voertuig met dezelfde aandrijfmotor aanschaffen om het gemiddelde te beïnvloeden. Een dure diesel met hoge CO₂-uitstoot per kilometer combineren met een dure elektrische wagen heeft geen invloed op de aftrek van de autokosten voor de dieselwagen noch de elektrische wagen.

Bovendien bedraagt het tarief altijd minimum 40 %. Zodra het gemiddelde meer bedraagt dan 160 gram CO₂ per kilometer voor dieselmotoren en 168 gram CO₂ per kilometer voor andere motoren is er geen effect op het tarief. Een belastingplichtige die een personenwagen koopt met 250 gram CO₂ per kilometer gecombineerd met een goedkope tweedehandse dieselwagen met een lage CO₂-uitstoot (88 gram) heeft een gemiddelde van meer dan 160 gram CO₂ per kilometer.⁸

Zodra het gemiddelde onder de 160 gram CO₂ per kilometer daalt, zal het tarief voor de aftrek van de autokosten stijgen. Maar loont het financieel ook?

In tabel vergelijken wij een dure en een kleine dieselwagen om het gemiddelde gram CO₂-uitstoot kunstmatig te verlagen.

⁸ Pour des informations relatives aux émissions de CO₂ des différents types de véhicules: https://www.energivores.be/CO2-Car_Finder.aspx?lang=FR.

⁸ Voor CO₂-uitstootgegevens van de verschillende types voertuigen: https://www.energivores.be/CO2-Car_Finder.aspx?lang=NL.

	Exemple/ Vb. 1	Exemple/ Vb. 1'		Exemple/ Vb. 2	Exemple/ Vb. 2'	
Revenus/Inkomsten	116 666,66	123. 566,66	6 900,00	233 333,33	235 900,00	2 566,67
Frais de voiture/ Autokosten	100 000,00	110 000,00	10 000,00	200 000,00	210 000,00	10 000,00
Bénéfice comptable / Boekhoudkundige winst	16 666,66	13 566,66		33 333,33	25 900,00	
Dépenses non admises auto/Verworpen Uitgave auto	50 000,00	40 700,00	-9 300,00	100 000,00	77 700,00	-22 300,00
Dépenses non admises Impôts/Verworpen Uitgave Belasting	16 666,66	13 566,66		33 333,33	25 900,00	
Bénéfice fiscal/Winstfisc	83 333,32	67 833,32		166 666,66	129 500,00	
Taux d'imposition/ Percentage belasting	0,20	0,20		0,20	0,20	
Impôt des sociétés/ Vennootschapsbelasting	16 666,66	13 566,66	-3 100,00	33 333,33	25 900,00	-7 433,33
Résultat après impôt/ Resultaat na belastingen	0,00	0,00		0,00	0,00	

L'exemple 1 concerne un véhicule diesel d'une valeur de 100 000 euros (TVA non déductible comprise). Ce véhicule émet 140 grammes de CO₂ par kilomètre. Dans ce cas, le montant de l'impôt des sociétés à payer par une PME atteint 16 666,66 euros.

Formule: $120 \% - (0,5 \% \times 1 \times 140) = 50 \%$ de dépenses déductibles.

Dans l'exemple 1', le même véhicule est combiné avec un second véhicule diesel de petite taille d'une valeur de 10 000 euros (TVA non déductible comprise). Ce second véhicule émet 88 grammes de CO₂ par kilomètre. La moyenne des émissions de CO₂ par kilomètre est alors de 114 grammes $(140+88)/2$.

Formule: $120 \% - (0,5 \% \times 1 \times 114) = 63 \%$ de dépenses déductibles.

Cette dépense supplémentaire de 10 000 euros permet seulement d'obtenir un avantage fiscal de 3 100 euros. En d'autres termes, il n'est pas intéressant d'acheter un petit véhicule diesel dans le seul but de payer moins d'impôts.

L'exemple 2 concerne un véhicule diesel d'une valeur de 200 000 euros (TVA non déductible comprise). Les autres données sont identiques à celles de l'exemple 1.

La dépense supplémentaire de 10 000 euros génère un avantage fiscal de 7 433,33 euros seulement. En d'autres termes, il n'est toujours pas intéressant d'acheter la petite voiture diesel mentionnée ci-dessus.

Vb. 1 betreft een dieselwagen van 100 000 euro (inclusief niet-afrekbare btw). De wagen stoot 140 gram CO₂ per kilometer uit. Daar moet een kmo 16 666,66 euro vennootschapsbelasting op betalen.

Formule: $120 \% - (0,5 \% \times 1 \times 140) = 50 \%$ aftrekbare uitgaven.

Vb. 1' is dezelfde wagen maar er wordt een tweede kleine dieselwagen aangekocht voor 10 000 euro (inclusief niet-afrekbare btw). Deze tweede wagen stoot 88 gram CO₂ per kilometer uit. Het gemiddelde aantal gram CO₂ per kilometer is 114 gram $(140+88)/2$.

Formule: $120 \% - (0,5 \% \times 1 \times 114) = 63 \%$ aftrekbare uitgaven.

De extra uitgave van 10 000 euro geeft maar een belastingvoordeel van 3 100 euro. M.a.w. het is financieel niet interessant om de kleine dieselwagen aan te kopen om louter de belastingen te verminderen.

Vb. 2 betreft een dieselwagen van 200 000 euro (inclusief niet-afrekbare btw). De andere gegevens blijven ongewijzigd als in het eerste voorbeeld.

De extra uitgave van 10 000 euro geeft maar een belastingvoordeel van 7 433,33 euro. Met andere woorden, het is nog steeds niet interessant om de kleine dieselwagen aan te kopen.

Lorsqu'un contribuable achète un deuxième véhicule d'occasion bon marché sans l'immatriculer ni l'assurer, dans le seul but de payer moins d'impôts, l'achat de ce deuxième véhicule n'est, d'après la jurisprudence de la Cour de cassation, pas déductible au titre de frais professionnels.

Mais lorsque le contribuable utilise effectivement ce véhicule à des fins professionnelles, ces frais sont déductibles. Les deux exemples cités ci-dessus montrent toutefois que le montant que le contribuable dépense pour son deuxième véhicule est généralement supérieur à l'avantage fiscal qu'il en retire. Un contribuable avisé achète donc uniquement un deuxième véhicule lorsqu'il en a besoin.

Article 3, b) (*partim*), et 4

La réglementation relative à l'impôt des personnes physiques prévoit un régime transitoire pour les véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018. La déduction minimale est de 75 % pour ces véhicules. Cette réglementation ne s'applique pas dans le cadre de l'impôt des sociétés.

La présente proposition de loi calcule le taux de déduction sur la base de la valeur moyenne des émissions de CO₂ des véhicules achetés et pris en leasing. Elle fixe dès lors un niveau maximum d'émissions de CO₂ pour les véhicules achetés ou pris en leasing avant le 1^{er} janvier 2018. Les émissions maximales de CO₂ s'élèvent respectivement, pour les véhicules équipés d'un moteur diesel, d'un autre moteur ou d'un moteur au gaz naturel, à 90, 95 et 100 grammes de CO₂ par kilomètre. Ces valeurs correspondent à une contribution à la moyenne d'une déduction minimale de 75 % pour ce véhicule.

Cette règle s'applique uniquement dans le cadre de l'impôt des personnes physiques et non dans le cadre de l'impôt des sociétés.

Article 5

La déduction fondée sur la valeur moyenne des émissions de CO₂ des véhicules achetés ou pris en leasing par le contribuable entrera en vigueur à partir de l'exercice d'imposition 2022. La limitation de déduction par gramme d'émission de CO₂ par véhicule sera déjà d'application à partir de l'exercice d'imposition 2021 se

Wanneer een belastingplichtige een tweede goedkope tweedehandse wagen zou kopen die niet wordt ingeschreven of verzekerd met het oog om louter minder belasting te moeten betalen, is volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie de aankoop van de tweede wagen niet aftrekbaar als beroepskost.

Wanneer de belastingplichtige deze wagen effectief beroepsmatig aanwendt, zijn deze autokosten wel aftrekbaar. De twee voorbeelden hiervoor tonen echter aan dat de belastingplichtige normaal meer uitgeeft aan de tweede wagen dan hij er fiscaal voordeel bij doet. Een rationeel handelende belastingplichtige koopt bijgevolg enkel een tweede wagen aan als hij hem nodig heeft.

Artikel 3, b) (*partim*) en 4

In de personenbelasting is een overgangsregeling voorzien voor voertuigen die vóór 1 januari 2018 zijn aangeschaft. De minimumaftrek bedraagt voor die voertuigen 75 %. Die regeling geldt niet in de vennootschapsbelasting.

Omdat dit voorstel het tarief voor de aftrek berekent op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot van de gekochte en geleasede voertuigen wordt een maximum CO₂-uitstoot aangemerkt voor de vóór 1 januari 2018 gekochte of geleasede voertuigen. De maximum CO₂ gram CO₂ per kilometer bedraagt voor voertuigen met een dieselmotor, met een andere motor en met een aardgasmotor respectievelijk maximum 90, 95 en 100 gram CO₂ per kilometer. Deze waarden komen overeen met een bijdragen in het gemiddelde van een minimumaftrek van 75 % voor dat voertuig.

Deze regel geldt enkel in de personenbelasting en niet in de vennootschapsbelasting.

Artikel 5

De aftrek volgens de gemiddelde CO₂-uitstoot van de gekochte en geleasede voertuigen door de belastingplichtige treden inwerking vanaf aanslagjaar 2022. De aftrekbeperking per gram CO₂-uitstoot per voertuig is reeds van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt

rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020. Nous offrons au contribuable la possibilité d'opter d'ores et déjà, en ce qui concerne cette dernière période imposable, pour l'application de la limitation de déduction sur la base des valeurs moyennes d'émissions de CO₂ de son parc automobile.

op 1 januari 2020. Wij bieden de belastingplichtige de mogelijkheid om voor dit laatste belastbaar tijdperk reeds te opteren om de aftrekbeperking op basis van de gemiddelde CO₂-uitstoot van zijn wagenpark toe te passen.

Kathleen DEPOORTER (N-VA)
Wim VAN DER DONCKT (N-VA)
Sander LOONES (N-VA)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

Dans l'article 5 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans la phrase liminaire, les mots "À l'article 24, alinéa 3," sont remplacés par les mots "À l'article 24, alinéa 4,";

b) le 2°, abrogé par l'article 40 de la loi du 2 mai 2019, est rétabli dans la rédaction suivante:

"2° l'alinéa 4 est remplacé par ce qui suit:

"Les plus-values sur des véhicules visés à l'article 65 ne sont prises en considération qu'à concurrence du taux visé à l'article 66, § 1^{er}, qui s'applique à la période imposable où elles sont réalisées".

Art. 3

Dans l'article 11 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, modifié par la loi du 2 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans le 2°, entre les alinéas 1^{er} et 2, il est inséré un alinéa, rédigé comme suit:

"L'émission de CO₂ par kilomètre d'un véhicule, à prendre en compte pour le calcul de la moyenne, est la valeur mentionnée sur le certificat de conformité pour les véhicules:

1° pour lesquels une valeur NEDC est connue: l'émission de CO₂ par kilomètre mentionnée sous la rubrique 49.1;

2° pour lesquels seule une valeur WLTP est connue: l'émission de CO₂ par kilomètre mentionnée sous la rubrique 49.4;

3° pour lesquels on ne dispose ni d'une valeur NEDC ni d'une valeur WLTP: 195 grammes de CO₂ par kilomètre

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 5 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de inleidende zin worden de woorden "In artikel 24, derde lid," vervangen door de woorden "In artikel 24, vierde lid,";

b) de bepaling onder 2°, opgeheven bij artikel 40 van de wet van 2 mei 2019, wordt hersteld als volgt:

"2° het vierde lid wordt vervangen als volgt:

"Meerwaarden op de in artikel 65 vermelde voertuigen worden slechts in aanmerking genomen tot het in artikel 66, § 1, bedoelde tarief dat geldt voor het belastbare tijdperk waarin zij worden gerealiseerd".

Art. 3

In artikel 11 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, gewijzigd bij de wet van 2 mei 2019, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de bepaling onder 2° wordt tussen het eerste en tweede lid een lid ingevoegd, luidende:

"De CO₂-uitstoot per kilometer van een voertuig, in aanmerking te nemen voor de berekening van het gemiddelde, is de waarde vermeld op het gelijkvormigheidsattest voor voertuigen waarvoor:

1° een NEDC-waarde bekend is: de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.1.

2° uitsluitend een WLTP-waarde bekend is: de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.4;

3° noch een NEDC-waarde noch een WLTP-waarde beschikbaar is: 195 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen

pour les véhicules à moteur alimenté au diesel et 205 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules équipés d'un moteur à essence.”;

b) dans le 2°, alinéas 6 et 7, qui deviennent respectivement les alinéas 7 et 8, les mots “l’alinéa 3” sont remplacés par les mots “l’alinéa 4”;

c) il est inséré un 2°/1 rédigé comme suit:

“2°/1 le § 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

§ 1^{er}. Les frais professionnels afférents à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles qu'à un taux déterminé selon la formule suivante:

120 p.c. – (0,5 p.c. * coefficient * nombre moyen de grammes de CO₂ par kilomètre).

Le coefficient visé à l'alinéa 1^{er} est fixé à 1 pour les véhicules alimentés au diesel, et à 0,95 pour les véhicules équipés d'un autre moteur. Si le véhicule est équipé d'un moteur au gaz naturel et si sa puissance fiscale est inférieure à 12 chevaux fiscaux, le coefficient est réduit à 0,90.

Le nombre moyen de grammes de CO₂ par kilomètre visé à l'alinéa 1^{er} est fixé sur la base des véhicules achetés ou pris en leasing visés à l'article 65 équipés respectivement d'un moteur diesel, d'un moteur au gaz naturel ou d'un autre moteur, dont dispose le contribuable le premier jour de la période imposable. Pour les véhicules à moteur achetés ou pris en leasing avant le 1^{er} janvier 2018, équipés respectivement d'un moteur diesel, d'un autre moteur ou d'un moteur au gaz naturel, visés à l'alinéa 2, le nombre de grammes de CO₂ par kilomètre s'élève respectivement à 90, 95 et 100 grammes au maximum.

Par véhicules pris en leasing, on entend, dans le présent article, les véhicules faisant l'objet d'un leasing financier ou d'une location dont le contrat s'étend sur au moins 24 mois.

L'émission de CO₂ par kilomètre d'un véhicule, à prendre en compte pour le calcul de la moyenne, est la valeur mentionnée sur le certificat de conformité pour les véhicules:

1° pour lesquels une valeur NEDC est connue: l'émission de CO₂ par kilomètre mentionnée sous la rubrique 49.1.

met een dieselmotor en 205 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen met een benzinemotor.”;

b) in de bepaling onder 2° worden in het vroegere zesde en zevende lid, die het achtste en negende worden, de woorden “derde lid” vervangen door de woorden “vierde lid”;

c) een bepaling onder 2°/1 wordt ingevoegd, luidende:

“2°/1 paragraaf 1 wordt vervangen als volgt:

§ 1. Beroepskosten met betrekking tot het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts aftrekbaar aan een tarief vastgesteld door toepassing van de volgende formule:

120 pct. – (0,5 pct. * coëfficiënt * het gemiddeld aantal gram CO₂ per kilometer).

De in het eerste lid bedoelde coëfficiënt wordt vastgesteld op 1 voor voertuigen met een dieselmotor en op 0,95 voor voertuigen met een andere motor. Wanneer het voertuig is uitgerust met een aardgasmotor en een belastbaar vermogen heeft van minder dan 12 fiscale paardenkracht wordt de coëfficiënt verder verlaagd tot 0,90.

Het in het eerste lid bedoelde gemiddeld aantal gram CO₂ per kilometer wordt bepaald op basis van de in artikel 65 bedoelde gekochte of geleasede voertuigen met respectievelijk een dieselmotor, een aardgasmotor en met een andere motor waarover de belastingplichtige beschikt op de eerste dag van het belastbare tijdperk. Het aantal gram CO₂ per kilometer bedraagt voor de vóór 1 januari 2018 gekochte of geleasede voertuigen met respectievelijk een dieselmotor, met een andere motor en met een aardgasmotor zoals bepaald in het tweede lid, respectievelijk maximaal 90, 95 en 100 gram CO₂ per kilometer.

Onder geleasede voertuigen wordt voor dit artikel verstaan: de financiële geleasede voertuigen en de gehuurde voertuigen waarvan het contract een looptijd heeft van ten minste 24 maanden.

De CO₂-uitstoot per kilometer van een voertuig, in aanmerking te nemen voor de berekening van het gemiddelde, is de waarde vermeld op het gelijkvormigheidsattest voor voertuigen waarvoor:

1° een NEDC-waarde bekend is: de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.1.

2° pour lesquels seule une valeur WLTP est connue: l'émission de CO₂ par kilomètre mentionnée sous la rubrique 49.4.

3° pour lesquels on ne dispose ni d'une valeur NEDC ni d'une valeur WLTP: 195 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules équipés d'un moteur diesel et 205 grammes de CO₂ par kilomètre pour les véhicules équipés d'un moteur à essence.”;

Si le contribuable ne dispose pas d'un véhicule acheté ou pris en leasing visé à l'article 65 au premier jour de la période imposable, le taux visé à l'alinéa 1^{er} est calculé sur la base du nombre de grammes de CO₂ par kilomètre émis par les véhicules achetés ou pris en leasing au cours de la période imposable.

Le taux établi conformément aux dispositions de l'alinéa 1^{er} ne peut être inférieur à 40 % ni supérieur à 100 %. Le taux est fixé à 75 % pour les dépenses se rapportant aux véhicules visés à l'article 65 qui n'ont pas été achetés ni pris en leasing par le contribuable.

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

Les moins-values relatives aux véhicules visés à l'article 65 ne sont déductibles en tant que frais professionnels qu'à concurrence du taux qui s'applique à la période imposable au cours de laquelle elles sont réalisées.

Le Roi peut déterminer ce qu'il faut entendre par véhicule correspondant. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, diminuer le coefficient applicable aux véhicules équipés d'un moteur au gaz naturel et avec une puissance fiscale inférieure à 12 chevaux fiscaux, jusqu'à minimum 0,75, et augmenter la capacité énergétique minimale visée à l'alinéa 8 jusqu'à maximum 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

2° uitsluitend een WLTP-waarde bekend is: de CO₂-uitstoot per kilometer vermeld onder rubriek 49.4;

3° noch een NEDC-waarde noch een WLTP-waarde beschikbaar is: 195 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen met een dieselmotor en 205 gram CO₂ per kilometer voor voertuigen met een benzinemotor.

Indien de belastingplichtige niet over een in artikel 65 bedoelde gekocht of geleased voertuig beschikt op de eerste dag van het belastbare tijdperk, wordt het in het eerste lid bedoelde tarief berekend op basis van het aantal gram CO₂ per kilometer voor de in het belastbare tijdperk aangekochte of geleasede voertuigen.

Het overeenkomstig het eerste lid vastgestelde tarief kan niet lager zijn dan 40 %, noch hoger zijn dan 100 %. Het tarief bedraagt 75 % voor de uitgaven die betrekking hebben op de in artikel 65 bedoelde voertuigen die niet door de belastingplichtige gekocht of geleased zijn.

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

Minderwaarden met betrekking tot de in artikel 65 bedoelde voertuigen zijn slechts als beroepskosten aftrekbaar tot het tarief dat geldt voor het belastbare tijdperk waarin zij worden gerealiseerd.

De Koning kan bepalen wat moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de in het eerste lid vermelde coëfficiënt van toepassing voor voertuigen uitgerust met een aardgasmotor en met een belastbaar vermogen van minder dan 12 fiscale paardenkracht verlagen tot minimum 0,75, en de in het achtste lid bedoelde minimale energiec capaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

L'alinéa 8 n'est pas applicable aux véhicules hybrides achetés avant le 1^{er} janvier 2018.”;

Art. 4

L'article 41 de la même loi est complété par un 6° rédigé comme suit:

“6° l'article est remplacé par ce qui suit:

“Art. 198*bis*. § 1^{er}. Les seuils maximums de 90, 95 et 100 grammes de CO₂ par kilomètre mentionnés à l'article 66, § 1^{er}, alinéa 3, qui concernent les frais professionnels faits ou supportés, afférents à l'utilisation de véhicules acquis avant le 1^{er} janvier 2018, ne sont pas applicables.

§ 2. Le nombre moyen de grammes de CO₂ par kilomètre visé à l'article 66, § 1^{er}, est recalculé à la date à laquelle les opérations visées aux articles 46, § 1^{er}, 2°, pour autant que l'opération entraîne un transfert de propriété, de droits réels ou de contrats de leasing en ce qui concerne les véhicules visés à l'article 65, et 210, § 1^{er}, 1° jusqu'à 1°*bis*, produisent leurs effets fiscaux, et ce, pour la durée restante de la période imposable.”

Art. 5

Dans l'article 86.C de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, modifié en dernier lieu par la loi du 28 avril 2019, il est inséré entre les alinéas 2 et 3 un nouvel alinéa rédigé comme suit:

“Les articles 5, 2°, 11, 2°/1, et 41, 6°, sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2022 sauf si, par dérogation au point B2, le contribuable opte pour l'application de ces dispositions à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.”

Art. 6

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

24 octobre 2019

Het achtste lid is niet van toepassing voor de hybride-voertuigen die worden aangekocht vóór 1 januari 2018.

Art. 4

Artikel 41 van dezelfde wet wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

“6° het artikel wordt vervangen als volgt:

“Art. 198*bis*. § 1. Het in artikel 66, § 1, derde lid, vermelde maximum van 90, 95 en 100 gram CO₂ per kilometer voor de met betrekking tot het gebruik van vóór 1 januari 2018 aangeschafte voertuigen gedane of gedragen beroepskosten is niet van toepassing.

§ 2. De in artikel 66, § 1 bedoelde gemiddelde gram CO₂ per kilometer worden herberekend op de datum waarop de verrichtingen bedoeld in artikelen 46, § 1, 2° en 210, § 1, 1° tot 1°*bis* fiscaal uitwerking hebben in zoverre door de verrichting een overdracht van eigendom, zakelijke rechten of leasingsovereenkomsten met betrekking tot de in artikel 65 bedoelde voertuigen plaatsvindt, en dit voor de resterende duur van het belastbaar tijdperk.”

Art. 5

In artikel 86.C. van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 11 februari 2019, wordt tussen het tweede en derde lid een lid ingevoegd, luidende:

“De artikelen 5, 2°, 11, 2°/1, en 41, 6°, zijn van toepassing vanaf aanslagjaar 2022 behoudens wanneer in afwijking van B2 de belastingplichtige opteert voor de toepassing van deze bepalingen vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.”

Art. 6

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

24 oktober 2019

Kathleen DEPOORTER (N-VA)
Wim VAN DER DONCKT (N-VA)
Sander LOONES (N-VA)