



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 69.442/3
van 8 juli 2021

avis 69.442/3
du 8 juillet 2021

over

sur

een voorontwerp van wet
‘houdende fiscale en sociale
vergroening van de mobiliteit’

un avant-projet de loi
‘organisant le verdissement
fiscal et social de la mobilité’

Op 25 mei 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Financiën verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet ‘houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit’.

Het voorontwerp is door de derde kamer onderzocht op 22 juni 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Frédéric VANNESTE, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 juli 2021.

*

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

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

Le rapport a été présenté par Frédéric VANNESTE, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried VAN VAERENBERGH, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 juillet 2021.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Zoals het opschrift ervan aangeeft, beoogt het voorontwerp van wet een “fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit” in te voeren. Het beoogt op fiscaal vlak onder meer om vanaf 1 januari 2026 aangekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens met een CO₂-uitstoot hoger dan nul niet langer fiscaal aftrekbaar te maken voor de werkgever. Voor de koolstofvrije wagens zal de bestaande aftrek van 100% vanaf 2027 stapsgewijs worden afgebouwd, om vanaf 2031 een aftrek van 67, 5% te bereiken (titel 2 – hoofdstuk 1). Daarnaast wordt het installeren van laadstations aangemoedigd. Enerzijds wordt voorzien in een verhoogde kostenaftrek voor bedrijven voor de installatie van publiek toegankelijke laadstations (titel 2 – hoofdstuk 2), anderzijds wordt voorzien in een belastingvermindering voor de installatie van een thuislaadpaal (titel 2 – hoofdstuk 3). Er wordt verder ook voorzien in een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens, tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur (titel 2 – hoofdstuk 4). Daarnaast wordt de wet van 17 maart 2019 ‘betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget’ gewijzigd (titel 2 – hoofdstuk 5) en wordt voorzien in een afwijking van het principe dat elektriciteit belast wordt op het ogenblik van de levering aan de gebruiker (titel 2 – hoofdstuk 6). Ten slotte wordt voorzien in een aanpassing van de wet van 29 juni 1981 ‘houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers’ (titel 3 – enig hoofdstuk) en in een evaluatie van de impact van de aan te nemen wet tegen ten laatste 30 april 2026 (titel 4).

VORMVEREISTEN

3. Hoofdstuk 4 van titel 2 van het voorontwerp voorziet in een investeringsaftrek voor koolstofemissievrije vrachtwagens, tankinfrastructuur voor blauwe, groene en turquoise waterstof en elektrische laadinfrastructuur. Het valt niet uit te sluiten dat die regeling, die kan worden opgevat als een bevoordeling van een bepaalde transportmodus, moet worden beschouwd als een regeling betreffende de toekenning van staatssteun in de zin van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, die behoudens de toepassing van één van de vrijstellingsregelingen bij de Europese Commissie dient te worden aangemeld. Gelet op de sanctie die aan niet-aanmelding is verbonden (nietigheid van de staatssteun zelfs indien ze verenigbaar zou kunnen worden verklaard met het Unierecht mocht ze zijn aangemeld), doen de stellers van het ontwerp er goed aan hieromtrent in contact te treden met de Europese Commissie.

¹ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

4. Artikel 36, lid 4, van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 ‘betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)’, gelezen in samenhang met artikel 57, lid 1, c), en overweging 96 van die verordening, voorziet in een verplichting om de toezichthoudende autoriteit, in dit geval de Gegevensbeschermingsautoriteit bedoeld in de wet van 3 december 2017 ‘tot oprichting van de Gegevensbeschermingsautoriteit’, te raadplegen bij het opstellen van een voorstel voor een door een nationaal parlement vast te stellen wetgevingsmaatregel, of een daarop gebaseerde regelgevingsmaatregel in verband met de verwerking van persoonsgegevens.

Voor zover het ontworpen artikel 64^{quater}, vijfde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (hierna: WIB 92) (artikel 13 van het voorontwerp), dat in een regeling voorziet inzake een door de belastingplichtige te geven toestemming aan de FOD Financiën om een laadstation te laten vermelden op de webstek van het Europese observatorium voor alternatieve brandstoffen, ook betrekking heeft op de mededeling van persoonsgegevens, dient het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit nog te worden ingewonnen vooraleer het voorontwerp in de Kamer van volksvertegenwoordigers wordt ingediend.

5. Gelet op het ontworpen artikel 64^{quater}, derde lid, van het WIB 92 (artikel 13 van het voorontwerp) en het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, vierde lid, van het WIB 92 (artikel 15 van het voorontwerp), die met betrekking tot laadstations voor elektrische wagens in technische voorschriften voorzien in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 ‘betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij’, dient het voorontwerp te worden aangemeld bij de Europese Commissie. Er zal wat dat betreft ook moeten worden nagegaan of de betrokken bepalingen desgevallend in aanmerking zouden komen voor de toepassing van de urgentieprocedure bepaald in artikel 6, lid 7, eerste alinea, a), van richtlijn (EU) 2015/1535, zoals door de gemachtigde wordt beweerd, wat zou betekenen dat er in dat geval geen verplichte wachttijd geldt voor het aannemen van de ontworpen wet.

6. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van de voornoemde vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan,² moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

² Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKINGEN

7. Hoofdstuk 2 van titel 2 van het voorontwerp bevat een aantal maatregelen om binnen een bepaalde termijn een koolstofemissievrij bedrijfswagenpark te realiseren. In de memorie van toelichting wordt in dat verband aangegeven dat “het aandeel van wagens met een verbrandingsmotor, zelfs wanneer ze gecombineerd worden met een elektromotor en een accu, tegen 2030 versneld moeten afnemen ten voordele van koolstofemissievrije wagens”, en dat “alleen op die manier de Europese doelstellingen inzake reductie van de CO₂-uitstoot, waarbij transport de belangrijkste bron van uitstoot is in de sectoren waar België nog volledig zelf verantwoordelijk is, haalbaar zijn”.

Wat betreft de verschillende scharnierdata die in dat verband in de ontworpen regeling worden gehanteerd, heeft de gemachtigde de volgende toelichting verstrekt:

“Er is gekozen voor 1 juli 2023 om de doelgroep van het uitdoofscenario vast te leggen. Het personele toepassingsgebied heeft dan betrekking op de wagens die aangekocht, gehuurd of geleased zijn vanaf die datum tot 31/12/2025. Deze wagens zullen onderworpen worden aan een uitdoofscenario waarbij de maximumaftrek wordt afgetopt op 75% in 2025 (inkomstenjaar), 50% in 2026, 25% in 2027 en 0% in 2028. Door te werken met deze datum in de toekomst wordt voldoende voorbereidingstijd gegeven aan de markt om zich hieraan aan te passen, alsook aan de bedrijven om deze aanpassingen in te calculeren in het bedrijfswagenbeleid dat zij ontwikkelen. Dit kadert in een voornemen van de regering om voldoende voorzienbaar te zijn, teneinde de rechtszekerheid te waarborgen voor belastingplichtigen en andere stakeholders.

Daarnaast is gekozen voor 1 januari 2026 om het moment vast te leggen waarop nieuw aangekochte, gehuurde of geleasede bedrijfswagens koolstofemissievrij moeten zijn, wil men genieten van de meest gunstige fiscale aftrek en minimum solidariteitsbijdrage. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat bedrijfswagens een gemiddelde looptijd hebben van 4 jaar, waarna ze worden vervangen door een andere wagen. In het streven naar voorzienbaarheid en rechtszekerheid is het de bedoeling om rekening te houden met deze gemiddelde looptijd.

Teneinde te vermijden dat belastingplichtigen zouden worden gestimuleerd om tegen de datum van 1 januari 2026 nog massaal te investeren in bedrijfswagens op een fossiele verbrandingsmotor, wordt gewerkt met het hierboven vermelde uitdoofscenario.

Verder is deze datum in de toekomst ook niet lukraak gekozen, gezien het feit dat er wordt getracht rekening te houden met de inschattingen van de automarkt voor wat betreft de toegankelijkheid van betaalbare elektrische wagens alsook hun autonomie inzake rijbereik. Deze inschattingen gaan uit van een competitiviteit op gebied van catalogusprijs alsook op gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 t.a.v. de fossiele verbrandingsmotor.

Tot slot moet er worden gewezen op het feit dat de vergroening van het (bedrijfs)wagenvloot een proces is dat sowieso zal gebeuren. In dat kader versnelt dit ontwerp dit proces door te sleutelen aan de fiscale aftrekbaarheid en aan de CO₂-solidariteitsbijdrage. Op basis van de huidige marktevolutie inzake elektrische wagens en het aandeel daarvan in de bedrijfswagenvloot wordt ingeschat dat zonder maatregelen een volledige vergroening pas zal plaatsvinden rond 2040. Door deze maatregelen te nemen, wordt het vergroeningsproces versneld met zo'n 15 jaar, waardoor de gekozen maatregelen dan ook voldoende urgent zijn in het licht van de Europese klimaatdoelstellingen. In dat kader moet wel gewezen worden op het feit dat het arrest Urgenda rechtspraak uitmaakt van de Hoge Raad in Nederland en in die mate strikt genomen geen kracht van gewijsde heeft in de Belgische rechtsorde. De Belgische wetgever kan daar dan ook geen rekening mee houden, gezien de Europese klimaatdoelstellingen de enige rechtsbron uitmaken, naast het Verdrag van Parijs, waar België zich juridisch toe verbonden heeft.”

Het is niet duidelijk hoe de gefaseerde maatregelen waarin het voorontwerp voorziet, zich concreet verhouden tot de doelstellingen van het Akkoord van Parijs en de Europese klimaatdoelstellingen waardoor België is gebonden. Zo bepaalt artikel 3 van richtlijn (EU) 2018/2001³ dat de lidstaten er samen voor zorgen dat het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen in het bruto-eindverbruik van energie in de Unie in 2030 minstens 32% bedraagt, en dat de lidstaten hun nationale bijdrage vaststellen als onderdeel van hun geïntegreerde nationale energie- en klimaatplan. Artikel 25 van dezelfde richtlijn stelt dat elke lidstaat brandstofleveranciers de verplichting oplegt ervoor te zorgen dat het aandeel hernieuwbare energie in het eindverbruik van energie in de vervoersector in 2030 ten minste 14% bedraagt. Het voorontwerp bevat geen cijfermatige analyse van de mate waarin de ontworpen gefaseerde maatregelen ertoe bijdragen om de Europese en nationale doelstellingen inzake CO₂-reductie te bereiken. De Raad van State beschikt niet over de vereiste kennis om te beoordelen in welke mate dit het geval is. Het staat aan de stellers van het voorontwerp om de impact van de maatregelen op de globale CO₂-uitstoot voldoende nauwkeurig te becijferen en aan te geven in welke mate de maatregelen kunnen worden ingepast in de verplichtingen die voor België voortvloeien uit de Europese klimaatdoelstellingen en de doelstellingen van het akkoord van Parijs. Daarbij zal ook moeten worden verduidelijkt waarom precies de scharnierdata van 1 juli 2023 en 1 januari 2026 in de ontworpen maatregelen worden gehanteerd. De memorie van toelichting zal in die zin moeten worden aangevuld.

8. Een vergelijkbare opmerking kan worden gemaakt bij titel 2, hoofdstukken 2 en 3, van het voorontwerp, wat betreft het stimuleren van het plaatsen van laadpunten via fiscale maatregelen. Artikel 3 van richtlijn 2014/94/EU van het Europees parlement en de Raad van 22 oktober 2014 ‘betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen’ vereist dat elke lidstaat voor de ontwikkeling van de markt van alternatieve brandstoffen in de vervoersector en voor de uitrol van de betreffende infrastructuur een nationaal beleidskader vaststelt. Het is niet duidelijk hoe de ontworpen maatregelen moeten worden ingepast in het nationale beleidskader⁴, dat wat dat betreft nationale streefcijfers en doelen moet vastleggen.

³ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ‘ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen’.

⁴ Dat op 18 november 2016 moest worden voorgelegd aan de Europese Commissie.

Artikel 3, lid 4, van die richtlijn bepaalt dat de lidstaten waar nodig door middel van overleg of gezamenlijke beleidskaders samenwerken om tot coherente en gecoördineerde maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van deze richtlijn te komen. Artikel 4, lid 1, van dezelfde richtlijn bepaalt dat “de lidstaten er door middel van hun nationale beleidskaders voor zorgen dat op 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpunten is geïnstalleerd, zodat elektrische voertuigen ten minste in stedelijke en voorstedelijke agglomeraties en andere dichtbevolkte gebieden kunnen rijden, maar ook, waar passend, in door de lidstaten te bepalen netwerken”. Diezelfde bepaling voorziet erin dat de lidstaten binnen hun nationale beleidskaders maatregelen nemen om de ingebruikneming van niet publiek toegankelijke oplaadpunten aan te moedigen en te steunen.

In de memorie van toelichting dient te worden verduidelijkt hoe de ontworpen maatregelen kunnen worden ingepast in het nationale beleidsplan ter zake.

9. In hoofdstuk 1 van titel 2 van het voorontwerp wordt wat de toekenning van de fiscale aftrek betreft, een onderscheid gemaakt tussen categorieën van wagens enkel op basis van de CO₂-uitstoot ervan, en wordt geen rekening gehouden met bijvoorbeeld de CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterijen of met de uitstoot van fijn stof. Vraag is dan ook of het gehanteerde criterium pertinent is in het licht van het gelijkheidsbeginsel. De gemachtigde verklaarde in dat verband:

“De regeling rond de aftrekbeperking van de autokosten bouwt verder op deze die momenteel van toepassing is (formule met de CO₂-uitstoot van het voertuig als variabele) en op deze die gold voor de hervorming van de vennootschapsbelasting (verschillende schalen van aftrekbaarheid afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig). De CO₂-uitstoot van het voertuig is gekend en kan dus makkelijk dienen om een mate van aftrekbaarheid te bepalen. Ook rekening houden met de CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij is allesbehalve evident, want met welke cijfers moet er in dat geval rekening worden gehouden. Het is terecht dat er meer en meer gefocust wordt op de CO₂-uitstoot tijdens de hele levenscyclus van de wagen en de batterij, maar op dit moment zijn er geen geïndividualiseerde gegevens per type wagen beschikbaar.

Bovendien leidt die focus op de CO₂-uitstoot gedurende de hele levenscyclus, tezamen met het Europees systeem voor emissiehandel er reeds toe dat er wel degelijk ook op het vlak van CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij inspanningen worden geleverd. En er mag daarnaast ook niet vergeten worden dat, zelfs rekening houdend met de CO₂-uitstoot bij de productie van de batterij en het eventuele gebruik van grijze stroom bij het opladen, elektrische wagens omwille van hun hogere energie-efficiëntie nog altijd een veel kleinere klimaatimpact hebben dan benzine- en dieselveertuigen. Dit verschil in klimaatimpact zal trouwens alleen maar toenemen in het geval van bedrijfswagens, waarbij het aantal gereden kilometers een pak hoger ligt dan bij wagens op de particuliere markt.”

De Raad van State, afdeling Wetgeving, beschikt niet over voldoende gegevens om op afdoende wijze te kunnen beoordelen of het gehanteerde criterium pertinent is in het licht van de doelstelling van de maatregel. Een verantwoording in het licht van het gelijkheidsbeginsel, onder meer aan de hand van de beschikbare wetenschappelijke gegevens dienaangaande, dient in elk geval te worden opgenomen in de memorie van toelichting.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Artikel 2

10. In artikel 2 van het voorontwerp, alsook in de daaropvolgende artikelen van hoofdstuk 1 van titel 2, is meermaals sprake van voertuigen “aangekocht, geleased of gehuurd” voor of vanaf een bepaalde datum. Gevraagd op welke wijze de precieze datum van die handelingen zal worden bepaald, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Het is niet noodzakelijk dat de belastingplichtige al economisch eigenaar is van de wagen op de geïmagineerde datum. Ook de op dat moment reeds bestelde, maar nog niet geleverde voertuigen zullen in aanmerking komen. Wat betreft de voertuigen die operationeel geleased worden en waarvan de economische eigendom dus niet overgedragen wordt, zal gekeken worden naar de datum van het afsluiten van het leasecontract.”

Het verdient aanbeveling om in de memorie van toelichting voor elke handeling te verduidelijken op welke wijze de precieze datum ervan zal worden bepaald.

11. In artikel 2 van het voorontwerp dienen de woorden “van hetzelfde wetboek” te worden vervangen door de woorden “van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992”.

Artikel 10

12. De gemachtigde heeft verklaard dat het ontworpen artikel 551 van het WIB 92 zal worden vernummerd tot artikel 550 ervan, aangezien een eerder ontworpen artikel 550 uiteindelijk geen doorgang heeft gevonden.

Artikelen 11 en 12

13. De gemachtigde heeft bevestigd dat ook voor artikel 11, 1°, 3° en 4°, van het voorontwerp in een specifieke datum van inwerkingtreding moet worden voorzien. Artikel 12 van het voorontwerp moet in die zin worden aangevuld.

Artikel 13

14. Overeenkomstig het ontworpen artikel 64^{quater} van het WIB 92 komen enkel laadstations “die via een gestandaardiseerd protocol digitaal gekoppeld kunnen worden met een beheerssysteem, met inbegrip van die van derde partijen tegen uiterlijk 1 januari 2023, dat de laadtijd en het laadvermogen van het laadstation kan sturen en waarbij deze verbinding ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers” voor een verhoogde aftrek in aanmerking. Om nadere uitleg gevraagd omtrent de juridische waarde van dat protocol, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Het gestandaardiseerd protocol naar waar wordt verwezen in artikel 13 en 15, OCPP; werd opgesteld door de Open Charge Alliance (OCA).

OCA is een alliantie van industriële actoren waaronder verkopers van hardware en software voor het opladen van elektrische voertuigen, en exploitanten van oplaadnetwerken en dienstverleners. OCA's missie is het bevorderen van wereldwijde ontwikkeling, adoptie en compliance van het Open Charge Point Protocol (OCPP) en gerelateerde standaarden door middel van samenwerking, educatie en testen.

Het Open Charge Point Protocol (OCPP) is een open communicatie standaard ontwikkeld door deze industriële alliantie en wordt zowel door meerdere bedrijven als overheden gebruikt en kan als dusdanig als de ‘state of the art’ gezien worden van communicatieprotocollen tussen laadpunten en de systemen die deze laadpunten beheren.

Zoals vermeld in het artikel zijn echter ook andere protocollen toegestaan, waarbij zowel eigen ontwikkelde of door internationale standaardisatiecomités ontwikkelde protocollen zijn toegestaan, voor zover zij toelaten te voldoen aan de algemene eisen in verband met koppelbaarheid en aanstuurbaarheid beschreven in de voorwaarden voor belastingvermindering.”

Het verdient aanbeveling om die verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting.

Artikel 15

15. Het ontworpen artikel 145⁵⁰, § 1, eerste lid, van het WIB 92 bepaalt dat een belastingvermindering wordt toegekend voor de plaatsing van een laadstation voor elektrische wagens “in de woning” waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft. Gevraagd naar de draagwijdte van die voorwaarde, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“Het is de bedoeling dat een laadstation in een garage die niet bij de woning aansluit, ook in aanmerking komt voor de belastingvermindering als die garage door haar onmiddellijk nut als één geheel met de woning kan worden beschouwd. Het moet dan wel gaan om een garage waarover men gebruiksrechten heeft als eigenaar, vruchtgebruiker of huurder. Dit zal verduidelijkt worden in de memorie van toelichting. In de wettekst zal worden opgenomen dat het moet gaan om een laadstation in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar.”

Met het voorstel van de gemachtigde kan worden ingestemd.

Artikel 19

16. In het ontworpen artikel 69, § 1, eerste lid, 2°, e), van het WIB 92 (artikel 19, 1°, van het voorontwerp) is sprake van “koolstofemissievrije vrachtwagens”, zonder dat het duidelijk is welke voertuigen voor de toepassing van die bepaling daaronder precies moeten worden begrepen. Uit het oogpunt van rechtszekerheid dient dat begrip nader te worden omschreven. De gemachtigde verklaarde dat het voorontwerp op dat punt inderdaad nog zal worden aangevuld.

Artikel 22

17. In artikel 22, 6°, van het voorontwerp schrijve men “zoals ingevoegd door de bepaling onder 5° (niet: 6°)”.

18. Artikel 22, 8°, van het voorontwerp beoogt het mogelijk te maken dat het mobiliteitsbudget bedoeld in de wet van 17 maart 2019 ‘betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget’ ook kan aangewend worden voor het aanschaffen van “abonnementen voor openbaar vervoer voor de verplaatsingen van de inwonende gezinsleden van de werknemer”. De vraag rijst of onder “inwonende gezinsleden van de werknemer” ook de werknemer zelf wordt begrepen, nu in de bestaande bepaling van de wet van 17 maart 2019 (artikel 3, § 1, 8°, b), eerste streepje), wat de werknemer zelf betreft enkel sprake is van abonnementen “voor het woon-werkverkeer”, terwijl de nieuwe bepaling een meer algemene draagwijdte heeft.

Artikel 32

19. Artikel 32 van het voorontwerp beoogt artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004 ‘wat betreft de belasting van energieproducten en elektriciteit’ te wijzigen teneinde in een afwijking te voorzien op de regel dat elektriciteit wordt belast op het ogenblik van de levering aan een gebruiker. De gemachtigde verduidelijkte dit als volgt:

“Momenteel zijn de accijnzen in principe verschuldigd door de persoon die de levering van elektriciteit via een laadpaal verricht aan de eindgebruiker. Dit is de laadpaaloperator.

Artikel 32 voorziet dat de accijnzen verschuldigd zullen zijn door de persoon die de leveringen van elektriciteit verricht aan de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Dit is de leverancier van de laadpaaloperator.

Het ontstaan van de verschuldigdheid van de accijnzen in een vroeger stadium heeft geen impact op de btw.”

19.1. Het ontworpen artikel 424, §1/1, van de programmawet van 27 december 2004 (artikel 32, 1°, van het voorontwerp) luidt:

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

Het verdient aanbeveling om in de laatste zin uitdrukkelijk te bepalen dat dit enkel geldt voor de toepassing van deze paragraaf.

19.2. Artikel 424, § 2, van de programmawet van 27 december 2004 (artikel 32, 2°, van het voorontwerp) wordt aangevuld met een lid dat luidt: “Het verbruik van elektriciteit door derden voor het opladen van elektrische voertuigen wordt, voor deze paragraaf, als eigen gebruik beschouwd van de entiteit die elektriciteit produceert.” Gevraagd wie wordt beschouwd als “de entiteit die elektriciteit produceert”, antwoordde de gemachtigde het volgende:

“De term ‘entiteit die elektriciteit produceert’ opgenomen in artikel 32, 2° moet bekeken worden in het kader van de volledige § 2 van het artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004.

Deze paragraaf leest eerst als volgt:

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of gelijk is aan 1kV hetzij meer is dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing. Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

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

Volgens ons blijkt in de context van § 2 voldoende duidelijk wie er wordt bedoeld. *In casu* gaat het niet over de algemene elektriciteitsproducenten (zoals bv Engie Electrabel), maar over bedrijven die (extra) elektriciteit voor eigen gebruik produceren. Denk aan een bedrijf met kantoorgebouwen waar zonnepanelen op het dak staan, of een bedrijf met een productiesite waar extra elektriciteit wordt opgewekt via een warmtekrachtkoppeling. Wanneer zulke bedrijven voor eigen gebruik elektriciteit produceren, vallen ze onder deze paragraaf. Het nieuwe lid dat wordt toegevoegd d.m.v. dit voorontwerp van wet verduidelijkt dat het gedeelte van deze elektriciteit dat zij zouden leveren aan derden voor het opladen van elektrische voertuigen, ook als ‘eigen gebruik’ wordt beschouwd.”

Het verdient aanbeveling om die verduidelijking op te nemen in de memorie van toelichting.

Artikel 37

20. Men redigere artikel 37 van het voorontwerp als volgt:

“De niet-naleving van artikel 36 wordt bestraft overeenkomstig artikel 445, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.”

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET

2. Ainsi que l'indique son intitulé, l'avant-projet de loi a pour objet d'instaurer un « verdissement fiscal et social de la mobilité ». Sur le plan fiscal, il vise notamment à ne plus permettre, à partir du 1^{er} janvier 2026, que les voitures de société achetées, prises en location ou en leasing, dont les émissions de CO₂ sont supérieures à zéro, soient déductibles fiscalement pour l'employeur. Pour les véhicules sans émission carbone, la déduction actuelle de 100 % sera progressivement réduite à partir de 2027 pour atteindre une déduction de 67,5 % à partir de 2031 (titre 2 – chapitre 1^{er}). L'installation de bornes de recharge est en outre encouragée. D'une part, une déduction des frais majorée est prévue pour les entreprises qui installent des bornes de recharge accessibles au public (titre 2 – chapitre 2), et d'autre part, une réduction d'impôt est prévue pour l'installation d'une borne de recharge à domicile (titre 2 – chapitre 3). Il est également prévu une déduction pour investissements pour les camions sans émission carbone et les infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et les installations de bornes de chargement électrique (titre 2 – chapitre 4). Par ailleurs, la loi du 17 mars 2019 'concernant l'instauration d'un budget mobilité' est modifiée (titre 2 – chapitre 5) et il est prévu une dérogation au principe selon lequel l'électricité est taxée au moment de la livraison au consommateur (titre 2 – chapitre 6). Enfin, il est prévu d'adapter la loi du 29 juin 1981 'établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés' (titre 3 – chapitre unique) et d'évaluer l'impact de la loi à adopter, au plus tard le 30 avril 2026 (titre 4).

FORMALITÉS

3. Le chapitre 4 du titre 2 de l'avant-projet prévoit une déduction pour investissements pour les camions sans émission carbone, pour les infrastructures de recharge pour l'hydrogène bleu, vert ou turquoise et pour les installations de bornes de chargement électrique. Il ne peut être exclu que ce régime, qui peut être conçu comme un avantage pour un mode de transport particulier, doive être regardé comme un régime d'aides d'État au sens des articles 107 et 108 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui doit être notifié à la Commission européenne, sous réserve de l'application de l'une des clauses d'exemption. Vu la sanction qui frappe le défaut de notification (nullité de l'aide même si elle pourrait être déclarée compatible avec le droit de l'Union en cas de notification régulière), les auteurs du projet seraient bien avisés de prendre contact avec la Commission européenne à ce sujet.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

4. L'article 36, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 'relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)', combiné avec l'article 57, paragraphe 1, c), et le considérant 96 de ce règlement, prévoit une obligation de consulter l'autorité de contrôle, en l'occurrence l'Autorité de protection des données visée dans la loi du 3 décembre 2017 'portant création de l'Autorité de protection des données', dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement de données à caractère personnel.

Dans la mesure où l'article 64^{quater}, alinéa 5, en projet, du Code des impôts sur les revenus 1992 (ci-après : CIR 92) (article 13 de l'avant-projet), qui prévoit un régime selon lequel le contribuable autorise le SPF Finances à faire répertorier une borne de recharge sur le site de l'Observatoire européen des carburants alternatifs, concerne également la communication de données à caractère personnel, l'avis de l'Autorité de protection des données doit encore être recueilli avant que l'avant-projet ne soit déposé à la Chambre des représentants.

5. Eu égard aux articles 64^{quater}, alinéa 3, en projet, du CIR 92 (article 13 de l'avant-projet) et 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 4, en projet, du CIR 92 (article 15 de l'avant-projet) qui, en ce qui concerne les bornes de recharge pour voitures électriques, prévoient des règles techniques au sens de la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 'prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information', l'avant-projet doit être notifié à la Commission européenne. À cet égard, il conviendra également de vérifier si les dispositions concernées pourraient, le cas échéant, faire l'objet de l'application de la procédure d'urgence prévue à l'article 6, paragraphe 7, premier alinéa, a), de la directive (UE) 2015/1535, comme le prétend le délégué, ce qui signifierait que, dans ce cas, un délai d'attente obligatoire ne s'applique pas pour adopter la loi en projet.

6. Si l'accomplissement des formalités susmentionnées devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis au Conseil d'État², les dispositions modifiées ou ajoutées devraient être soumises à la section de législation, conformément à la prescription de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État.

EXAMEN DU TEXTE

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

7. Le chapitre 2 du titre 2 de l'avant-projet comporte un certain nombre de mesures visant à mettre en place dans un délai déterminé un parc automobile de véhicules d'entreprise sans émission carbone. À cet égard, l'exposé des motifs indique que « [l]e nombre d'automobiles

² À savoir d'autres modifications que celles dont fait état le présent avis ou des modifications visant à répondre aux observations formulées dans le présent avis.

ayant un moteur à combustion, lorsque (lui-même) combiné à un moteur électrique ou à un accumulateur, devra d'ici 2030 être plus rapidement abandonné au profit de véhicules sans émission carbone » et que « [c]e n'est que de cette manière que seront réalisables les objectifs européens en matière de réduction des émissions de CO₂, dont le transport est la source d'émission la plus importante dans les secteurs dans lesquels la Belgique est encore entièrement responsable ».

En ce qui concerne les différentes dates charnières utilisées à cet égard dans la réglementation en projet, le délégué a donné les précisions suivantes :

« Er is gekozen voor 1 juli 2023 om de doelgroep van het uitdoofscenario vast te leggen. Het personele toepassingsgebied heeft dan betrekking op de wagens die aangekocht, gehuurd of geleased zijn vanaf die datum tot 31/12/2025. Deze wagens zullen onderworpen worden aan een uitdoofscenario waarbij de maximumaftrek wordt afgetopt op 75% in 2025 (inkomstenjaar), 50% in 2026, 25% in 2027 en 0% in 2028. Door te werken met deze datum in de toekomst wordt voldoende voorbereidingstijd gegeven aan de markt om zich hieraan aan te passen, alsook aan de bedrijven om deze aanpassingen in te calculeren in het bedrijfswagenbeleid dat zij ontwikkelen. Dit kadert in een voornemen van de regering om voldoende voorzienbaar te zijn, teneinde de rechtszekerheid te waarborgen voor belastingplichtigen en andere stakeholders.

Daarnaast is gekozen voor 1 januari 2026 om het moment vast te leggen waarop nieuw aangekochte, gehuurde of geleasede bedrijfswagens koolstofemissievrij moeten zijn, wil men genieten van de meest gunstige fiscale aftrek en minimum solidariteitsbijdrage. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat bedrijfswagens een gemiddelde looptijd hebben van 4 jaar, waarna ze worden vervangen door een andere wagen. In het streven naar voorzienbaarheid en rechtszekerheid is het de bedoeling om rekening te houden met deze gemiddelde looptijd.

Teneinde te vermijden dat belastingplichtigen zouden worden gestimuleerd om tegen de datum van 1 januari 2026 nog massaal te investeren in bedrijfswagens op een fossiele verbrandingsmotor, wordt gewerkt met het hierboven vermelde uitdoofscenario.

Verder is deze datum in de toekomst ook niet lukraak gekozen, gezien het feit dat er wordt getracht rekening te houden met de inschattingen van de automarkt voor wat betreft de toegankelijkheid van betaalbare elektrische wagens alsook hun autonomie inzake rijbereik. Deze inschattingen gaan uit van een competitiviteit op gebied van catalogusprijs alsook op gebied van autonomie inzake rijbereik in het jaar 2025/2026 t.a.v. de fossiele verbrandingsmotor.

Tot slot moet er worden gewezen op het feit dat de vergroening van het (bedrijfs)wagenpark een proces is dat sowieso zal gebeuren. In dat kader versnelt dit ontwerp dit proces door te sleutelen aan de fiscale aftrekbaarheid en aan de CO₂-solidariteitsbijdrage. Op basis van de huidige marktevolutie inzake elektrische wagens en het aandeel daarvan in de bedrijfswagenvloot wordt ingeschat dat zonder maatregelen een volledige vergroening pas zal plaatsvinden rond 2040. Door deze maatregelen te nemen, wordt het vergroeningsproces versneld met zo'n 15 jaar, waardoor de gekozen maatregelen dan ook voldoende urgent zijn in het licht van de Europese klimaatdoelstellingen. In dat kader moet wel gewezen worden op het feit dat het arrest Urgenda rechtspraak uitmaakt van de Hoge Raad in Nederland en in die mate strikt genomen geen kracht van gewijsde heeft in de Belgische rechtsorde. De Belgische wetgever kan daar dan ook geen rekening mee houden, gezien de Europese

klimaatdoelstellingen de enige rechtsbron uitmaken, naast het Verdrag van Parijs, waar België zich juridisch toe verbonden heeft ».

On aperçoit mal comment les mesures prévues par phases dans l'avant-projet s'articulent concrètement avec les objectifs de l'Accord de Paris et avec les objectifs climatiques européens qui lient la Belgique. C'est ainsi que l'article 3 de la directive 2018/2001³ dispose que les États membres veillent collectivement à ce que la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie de l'Union en 2030 soit d'au moins 32 % et que les États membres fixent leur contribution nationale dans le cadre de leurs plans nationaux intégrés en matière d'énergie et de climat. L'article 25 de la même directive prévoit que chaque État membre impose une obligation aux fournisseurs de carburants afin de faire en sorte que, d'ici à 2030, la part de l'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports atteigne au moins 14 %. L'avant-projet ne comporte pas d'analyse chiffrée indiquant à quel point les mesures progressives en projet contribueront à la réalisation des objectifs européens et nationaux de réduction des émissions de CO₂. Le Conseil d'État ne dispose pas des connaissances nécessaires pour évaluer dans quelle mesure c'est le cas. Il appartient aux auteurs de l'avant-projet de chiffrer avec suffisamment de précision l'impact des mesures sur les émissions globales de CO₂ et d'indiquer à quel point les mesures peuvent s'inscrire dans les obligations découlant pour la Belgique des objectifs climatiques européens et des objectifs de l'Accord de Paris. À cet égard, il sera également nécessaire de clarifier pourquoi les dates charnières du 1^{er} juillet 2023 et du 1^{er} janvier 2026 ont précisément été utilisées dans les mesures en projet. L'exposé des motifs devra être complété en ce sens.

8. Une observation analogue peut être formulée à propos du titre 2, chapitres 2 et 3, de l'avant-projet, en ce qui concerne la stimulation par des mesures fiscales de l'installation de points de recharge. L'article 3 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 'sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs' exige que chaque État membre adopte un cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes. On n'aperçoit pas clairement comment les mesures en projet doivent s'inscrire dans le cadre d'action national⁴ qui, à cet égard, doit fixer des objectifs chiffrés et nationaux. L'article 3, paragraphe 4, de cette directive dispose qu'au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de cette directive. L'article 4, paragraphe 1, de la même directive énonce que « [l]es États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2020, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres ». Cette même disposition prévoit que, dans leurs cadres d'action nationaux, les États membres prennent également des mesures qui favorisent et facilitent le déploiement de points de recharge non ouverts au public.

³ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 'relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables'

⁴ Qui devait être soumis à la Commission européenne le 18 novembre 2016.

L'exposé des motifs doit préciser comment les mesures en projet peuvent s'inscrire dans le plan d'action national prévu en la matière.

9. En ce qui concerne l'octroi de la déduction fiscale, le chapitre 1^{er} du titre 2 de l'avant-projet fait une distinction entre les catégories de voitures sur la seule base de leurs émissions de CO₂ et ne tient pas compte, par exemple, des émissions de CO₂ liées à la production de la voiture et des batteries ou des émissions de particules fines. La question se pose dès lors de savoir si le critère utilisé est pertinent au regard du principe d'égalité. Sur ce point, le délégué a déclaré :

« De regeling rond de aftrekbeperking van de autokosten bouwt verder op deze die momenteel van toepassing is (formule met de CO₂-uitstoot van het voertuig als variabele) en op deze die gold voor de hervorming van de vennootschapsbelasting (verschillende schalen van aftrekbaarheid afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig). De CO₂-uitstoot van het voertuig is gekend en kan dus makkelijk dienen om een mate van aftrekbaarheid te bepalen. Ook rekening houden met de CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij is allesbehalve evident, want met welke cijfers moet er in dat geval rekening worden gehouden. Het is terecht dat er meer en meer gefocust wordt op de CO₂-uitstoot tijdens de hele levenscyclus van de wagen en de batterij, maar op dit moment zijn er geen geïndividualiseerde gegevens per type wagen beschikbaar.

Bovendien leidt die focus op de CO₂-uitstoot gedurende de hele levenscyclus, tezamen met het Europees systeem voor emissiehandel er reeds toe dat er wel degelijk ook op het vlak van CO₂-uitstoot bij de productie van de wagen en de batterij inspanningen worden geleverd. En er mag daarnaast ook niet vergeten worden dat, zelfs rekening houdend met de CO₂-uitstoot bij de productie van de batterij en het eventuele gebruik van grijze stroom bij het opladen, elektrische wagens omwille van hun hogere energie-efficiëntie nog altijd een veel kleinere klimaatimpact hebben dan benzine- en dieselveertuigen. Dit verschil in klimaatimpact zal trouwens alleen maar toenemen in het geval van bedrijfswagens, waarbij het aantal gereden kilometers een pak hoger ligt dan bij wagens op de particuliere markt ».

Le Conseil d'État, section de législation, ne dispose pas de suffisamment d'éléments pour pouvoir apprécier adéquatement si le critère utilisé est pertinent au regard de l'objectif de la mesure. Une justification à la lumière du principe d'égalité, fondée notamment sur les données scientifiques disponibles en la matière, devrait en tout cas être inscrite dans l'exposé des motifs.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Article 2

10. L'article 2 de l'avant-projet, ainsi que les articles subséquents du chapitre 1^{er} du titre 2, font mention à plusieurs reprises de véhicules « achetés, pris en leasing ou en location » avant ou à partir d'une date déterminée. À la question de savoir de quelle manière la date précise de ces opérations sera déterminée, le délégué a répondu ce qui suit :

« Het is niet noodzakelijk dat de belastingplichtige al economisch eigenaar is van de wagen op de geïndiceerde datum. Ook de op dat moment reeds bestelde, maar nog niet geleverde voertuigen zullen in aanmerking komen. Wat betreft de voertuigen die

operationeel geleased worden en waarvan de economische eigendom dus niet overgedragen wordt, zal gekeken worden naar de datum van het afsluiten van het leasecontract ».

Il est recommandé de préciser dans l'exposé des motifs, pour chaque opération, de quelle manière la date précise sera déterminée.

11. À l'article 2 de l'avant-projet, les mots « du même Code » doivent être remplacés par les mots « du Code des impôts sur les revenus 1992 ».

Article 10

12. Le délégué a déclaré que l'article 551, en projet, du CIR 92 sera renuméroté en article 550 de ce code, dès lors qu'un article 550 précédemment en projet n'a finalement pas abouti.

Articles 11 et 12

13. Le délégué a confirmé qu'une date d'entrée en vigueur spécifique doit également être prévue pour l'article 11, 1^o, 3^o et 4^o, de l'avant-projet. L'article 12 de l'avant-projet sera complété en ce sens.

Article 13

14. Conformément à l'article 64^{quater}, en projet, du CIR 92, seules les bornes de recharge « qui peuvent être numériquement connectées, via un protocole standardisé, à un système de gestion, en ce compris celui des tierces parties au plus tard le 1^{er} janvier 2023, lequel peut renseigner le temps de charge et la capacité de charge de la borne de recharge, et dont la connexion est librement mise à disposition des utilisateurs », sont prises en considération pour une déduction majorée. Invité à fournir des éclaircissements concernant la valeur juridique de ce protocole, le délégué a répondu ce qui suit :

« Het gestandaardiseerd protocol naar waar wordt verwezen in artikel 13 en 15, OCPP; werd opgesteld door de Open Charge Alliance (OCA).

OCA is een alliantie van industriële actoren waaronder verkopers van hardware en software voor het opladen van elektrische voertuigen, en exploitanten van oplaadnetwerken en dienstverleners. OCA's missie is het bevorderen van wereldwijde ontwikkeling, adoptie en compliance van het Open Charge Point Protocol (OCPP) en gerelateerde standaarden door middel van samenwerking, educatie en testen.

Het Open Charge Point Protocol (OCPP) is een open communicatie standaard ontwikkeld door deze industriële alliantie en wordt zowel door meerdere bedrijven als overheden gebruikt en kan als dusdanig als de 'state of the art' gezien worden van communicatieprotocollen tussen laadpunten en de systemen die deze laadpunten beheren.

Zoals vermeld in het artikel zijn echter ook andere protocollen toegestaan, waarbij zowel eigen ontwikkelde of door internationale standaardisatiecomités ontwikkelde protocollen zijn toegestaan, voor zover zij toelaten te voldoen aan de algemene eisen in verband met koppelbaarheid en aanstuurbaarheid beschreven in de voorwaarden voor belastingvermindering ».

Il est recommandé d'intégrer ces précisions dans l'exposé des motifs.

Article 15

15. L'article 145⁵⁰, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, du CIR 92 dispose qu'une réduction d'impôt est accordée pour l'installation d'une borne de recharge pour voitures électriques « dans l'habitation » où le contribuable a établi son domicile. Interrogé sur la portée de cette condition, le délégué a répondu ce qui suit :

« Het is de bedoeling dat een laadstation in een garage die niet bij de woning aansluit, ook in aanmerking komt voor de belastingvermindering als die garage door haar onmiddellijk nut als één geheel met de woning kan worden beschouwd. Het moet dan wel gaan om een garage waarover men gebruiksrechten heeft als eigenaar, vruchtgebruiker of huurder. Dit zal verduidelijkt worden in de memorie van toelichting. In de wettekst zal worden opgenomen dat het moet gaan om een laadstation in of bij de woning waar de belastingplichtige zijn woonplaats heeft gevestigd op 1 januari van het aanslagjaar ».

On peut se rallier à la proposition du délégué.

Article 19

16. L'article 69, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, e), en projet, du CIR 92 (article 19, 1°, de l'avant-projet) fait état de « camions sans émission carbone », sans qu'il apparaisse clairement quels véhicules il faut précisément entendre par là pour l'application de cette disposition. Du point de vue de la sécurité juridique, cette notion doit être précisée plus avant. Le délégué a déclaré que l'avant-projet sera en effet encore complété sur ce point.

Article 22

17. À l'article 22, 6°, de l'avant-projet, on écrira « , inséré par le 5° (et non : 6°) ».

18. L'article 22, 8°, de l'avant-projet vise à permettre que le budget mobilité visé dans la loi du 17 mars 2019 'concernant l'instauration d'un budget mobilité' puisse également être utilisé pour l'acquisition d'« abonnements de transport public pour les déplacements des membres de la famille du travailleur vivant sous son toit ». La question se pose de savoir s'il faut également comprendre le travailleur lui-même parmi « les membres de la famille du travailleur vivant sous son toit », dès lors que la disposition existante de la loi du 17 mars 2017 (article 3, § 1^{er}, 8°, b), premier tiret), en ce qui concerne le travailleur lui-même, ne mentionne que les abonnements « pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail », alors que la nouvelle disposition a une portée plus générale.

Article 32

19. L'article 32 de l'avant-projet vise à modifier l'article 424 de la loi-programme du 27 décembre 2004 'en ce qui concerne la taxation des produits énergétiques et de l'électricité' afin de prévoir une dérogation à la règle selon laquelle l'électricité est taxée au moment de la fourniture à un consommateur. Le délégué a précisé ce point comme suit :

« Momenteel zijn de accijnzen in principe verschuldigd door de persoon die de levering van elektriciteit via een laadpaal verricht aan de eindgebruiker. Dit is de laadpaaloperator.

Artikel 32 voorziet dat de accijnzen verschuldigd zullen zijn door de persoon die de leveringen van elektriciteit verricht aan de afnemer van de elektriciteit op het afnamepunt van het transport- of verdelingsnetwerk waarop de laadpaal is aangesloten. Dit is de leverancier van de laadpaaloperator.

Het ontstaan van de verschuldigdheid van de accijnzen in een vroeger stadium heeft geen impact op de btw ».

19.1. L'article 424, § 1^{er}/1, en projet, de la loi du 27 décembre 2004 (article 32, 1°, de l'avant-projet) s'énonce comme suit :

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

Il est recommandé de prévoir expressément dans la dernière phrase que cette qualité vaut uniquement pour l'application de ce paragraphe.

19.2. L'article 424, § 2, de la loi-programme du 27 décembre 2004 (article 32, 2°, de l'avant-projet) est complété par un alinéa qui s'énonce comme suit : « La consommation d'électricité par des tiers pour le chargement des véhicules électriques est, pour ce paragraphe, considérée comme usage propre de l'entité qui produit de l'électricité ». À la question de savoir qui est considéré comme « l'entité qui produit de l'électricité », le délégué a répondu ce qui suit :

« De term 'entiteit die elektriciteit produceert' opgenomen in artikel 32, 2° moet bekeken worden in het kader van de volledige § 2 van het artikel 424 van de programmawet van 27 december 2004.

Deze paragraaf leest eerst als volgt:

§ 2. Een entiteit die voor eigen gebruik elektriciteit produceert, wordt beschouwd als distributeur.

In dit geval worden de verschuldigde accijnzen vastgesteld rekening houdend met de aansluiting van de productie-eenheid op het transport- of verdelingsnetwerk waarvan de nominale spanning hetzij minder dan of gelijk is aan 1kV hetzij meer is dan 1 kV; terzake zijn de in artikel 419, k), vastgestelde tarieven inzake accijnzen van toepassing. Niettemin zijn de producenten die elektriciteit produceren voor hun eigen gebruik uit energieproducten vrijgesteld van de accijnzen mits de accijnzen op de gebruikte energieproducten vooraf zijn betaald en het betaalde bedrag niet lager is dan het verschuldigde bedrag op de geproduceerde elektriciteit.

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

Volgens ons blijkt in de context van § 2 voldoende duidelijk wie er wordt bedoeld. *In casu* gaat het niet over de algemene elektriciteitsproducenten (zoals bv Engie Electrabel), maar over bedrijven die (extra) elektriciteit voor eigen gebruik produceren. Denk aan een bedrijf met kantoorgebouwen waar zonnepanelen op het dak staan, of een bedrijf met een productiesite waar extra elektriciteit wordt opgewekt via een warmtekrachtkoppeling. Wanneer zulke bedrijven voor eigen gebruik elektriciteit produceren, vallen ze onder deze paragraaf. Het nieuwe lid dat wordt toegevoegd d.m.v. dit voorontwerp van wet verduidelijkt dat het gedeelte van deze elektriciteit dat zij zouden leveren aan derden voor het opladen van elektrische voertuigen, ook als 'eigen gebruik' wordt beschouwd ».

Il est recommandé d'inscrire ces précisions dans l'exposé des motifs.

Article 37

20. On rédigera l'article 37 de l'avant-projet comme suit :

« Le non-respect de l'article 36 est sanctionné conformément à l'article 445, § 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 ».

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH