



**Politie**

**Minister van Binnenlandse Zaken**

**Secretariaat van de Geïntegreerde Politie (SSGPI)**

Kroonlaan 145 A  
1050 Brussel  
www.ssgpi.be

Uitgiftenummer SSGPI-RIO/2019/1163  
Uitgiftedatum 31-12-2019

Geadresseerden  
Aan de korpschefs van de lokale politie  
Aan de voorzitters van het politiecollege  
Aan de burgemeesters  
Aan de bijzonder rekenplichtigen van de lokale politie  
Aan de commissaris-generaal  
Aan de directeurs van de federale politie  
SAT  
AIG

**ONDERWERP**      **Gebruik van een dienstvoertuig voor persoonlijke aangelegenheden –  
Belastbaar voordeel alle aard – Nieuwe regelgeving – Valse hybrides**

**Referenties**

1. Wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting (artikel 7), *BS* 29 december 2017;
2. Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (artikelen 6, 23, 31 en 36), *BS* 10 april 1992;
3. Koninklijk besluit van 27 augustus 1993 tot uitvoering van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (artikel 18), *BS* 13 september 1993;
4. Koninklijk besluit van 5 september 2019 tot wijziging van het KB/WIB 92 op het stuk van het begrip overeenstemmend voertuig, *BS* 17 september 2019;
5. Circulaire 2019/C/56 over de voordelen van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gestelde 'valse hybride' (raadpleegbaar op fisconet).

### **1. Ratione personae**

De personeelsleden die gebruik maken van een **plug-in hybride** als dienstvoertuig voor persoonlijke aangelegenheden.

### **2. Ratione materiae**

Er werd vastgesteld dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot die voor plug-in hybride voertuigen wordt aangewend te ver afwijkt van de reële CO<sub>2</sub>-uitstoot ten gevolge van het eigenlijk verbruik aangezien de energiec capaciteit van de elektrische batterij onvoldoende is.

Een dergelijke afwijking zorgt ervoor dat een lager voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een door de werkgever ter beschikking gesteld plug-in hybride berekend wordt, omdat het voertuig een 'valse hybride' is, dan bij eenzelfde type voertuig dat uitsluitend door brandstof wordt aangedreven, terwijl de werkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot van beide voertuigen, rekening houdend met het reële gebruik, geen verschil in berekening van het voordeel van alle aard kan verantwoorden.

Om dit onevenwicht weg te werken werd de bestaande regeling voor de berekening van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een door de werkgever ter beschikking gesteld plug-in hybride voertuig aangepast.

In de nieuwe berekening van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een door de werkgever ter beschikking gesteld plug-in hybride zal **vanaf 1 januari 2020** rekening gehouden worden met een CO<sub>2</sub>-uitstoot die veel nauwer aansluit bij de werkelijke CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig.

## **A. Het begrip plug-in hybride (valse hybride)**

De nieuwe regeling heeft uitsluitend betrekking op plug-in hybrides (valse hybrides).

Dit zijn voertuigen die deels werken op brandstof en deels op een oplaadbare elektrische batterij, maar waarvan de capaciteit van de elektrische batterij geen aanzienlijk gebruik van het voertuig toelaat via deze energiebron. De elektrische batterij bij een plug-in hybride wordt herladen door het voertuig aan te sluiten op een externe energiebron.

## **B. Welke plug-in hybrides worden beoogd?**

De nieuwe berekening van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een door de werkgever ter beschikking gesteld voertuig is enkel van toepassing op de **plug-in hybrides of oplaadbare hybridevoertuigen** die **vanaf 1 januari 2018** worden **aangekocht, geleased of gehuurd** en die uitgerust zijn met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van **minder** dan 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht of die een uitstoot hebben van **meer** dan 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer.

De nieuwe berekening van het voordeel van alle aard is **niet** van toepassing op:

- een full hybride voertuig, waarbij de elektrische batterij uitsluitend door middel van de verbrandingsmotor en/of remenergie wordt opgeladen;
- een oplaadbaar hybride voertuig aangekocht, geleased of gehuurd vóór 1 januari 2018;
- een oplaadbaar hybridevoertuig aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 1 januari 2018 dat is uitgerust met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft gelijk aan of meer dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht en dat een uitstoot heeft van 50 gram CO<sub>2</sub> of minder per kilometer;
- de voertuigen die uitsluitend elektrisch of uitsluitend op fossiele brandstof rijden.

## **C. Welke CO<sub>2</sub>-uitstoot dient toegepast te worden voor valse hybrides voor de berekening van het voordeel van alle aard?**

### **a. Algemeen**

Indien een vanaf 1 januari 2018 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig uitgerust is met een elektrische batterij die een energiecapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht of een uitstoot heeft van meer dan 50 gram CO<sub>2</sub> per kilometer, is de in aanmerking te nemen uitstoot van het betrokken voertuig gelijk aan deze van **het overeenstemmende voertuig** dat voorzien is van een motor die uitsluitend 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.

In onderstaande basisformule voor het berekenen van het voordeel alle aard, wordt de component 'CO<sub>2</sub> -percentage' aldus gevormd door ofwel de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het overeenstemmende model op brandstof, ofwel door de CO<sub>2</sub> -uitstoot van het betrokken voertuig vermenigvuldigd met 2,5:

$$[(\text{Cataloguswaarde} \times \text{leeftijd van het voertuig}) \times \text{CO}_2\text{-percentage}] \times 6/7$$

### **b. Overeenstemmend voertuig**

Het koninklijk besluit van 5 september 2019 tot wijziging van het KB/WIB 92 op het stuk van het begrip overeenstemmend voertuig bepaalt wat er moet worden verstaan onder overeenstemmend voertuig.

De autofabrikant (of auto-invoerder) dient aan de hand van de criteria, vermeld in het koninklijk besluit van 5 september 2019, te bepalen of er voor de plug-in hybride een overeenstemmend voertuig bestaat.<sup>1</sup>

Een **lijst** van overeenstemmende voertuigen zal op de website van de FOD Financiën bekendgemaakt worden. Deze lijst heeft tot doel ervoor te zorgen dat belastingplichtigen steeds over alle informatie beschikken met betrekking tot de fiscale behandeling van de voertuigen waarover ze beschikken of die ze willen aanschaffen.

Aangezien de nieuwe regelgeving in voege treedt op 1 januari 2020 bestaat de kans dat er nog **geen overeenstemmend voertuig** werd bepaald door de autofabrikant. Indien het overeenstemmende voertuig niet kan bepaald worden, zal voor de berekening van de bedrijfsvoorheffing op het voordeel van alle aard de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig vermenigvuldigd worden met 2,5.

<sup>1</sup> Voor wat de valse hybrides betreft die reeds op de markt waren op 31 december 2019 dienen de autofabrikanten de gegevens die nodig zijn om het overeenstemmend voertuig te bepalen voor 20 april 2020 over te maken aan de FOD Financiën.

#### D. Samenvattende tabel

Vanaf 1 januari 2020 wordt de in aanmerking te nemen CO<sub>2</sub>-uitstoot voor een vanaf 1 januari 2018 aangekocht, geleased of gehuurd oplaadbaar hybridevoertuig als volgt bepaald:

Elektrische batterij van de hybride wagen	CO <sub>2</sub> voor de berekening van het VAA
≥ 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht en ≤ 50 g/km CO <sub>2</sub>	CO <sub>2</sub> van de hybride wagen
< 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht of > 50 g/km CO <sub>2</sub> en er bestaat een overeenstemmend niet-hybride voertuig	CO <sub>2</sub> van de overeenstemmende niet-hybride wagen
< 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht of > 50 g/km CO <sub>2</sub> en er bestaat geen overeenstemmend niet-hybride voertuig	CO <sub>2</sub> van de hybride wagen x 2,5

#### E. Voorbeelden<sup>2</sup>

- Een personeelslid beschikt over een hybride (benzine) dienstvoertuig (met inschrijvingsdatum op 01/01/2018) met een batterijcapaciteit die hoger ligt dan 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht en waarvan de uitstoot lager ligt dan 50 g CO<sub>2</sub> per km. De cataloguswaarde bedraagt 35.000 euro en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bedraagt 45 g/km.

Het belastbaar voordeel voor het jaar 2020 (op jaarbasis) bedraagt:

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times ((5,5\% + ((45 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times 4\%) \times 6/7 \\ &= (\text{€ } 30.800 \times 4\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.232,00 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.056,00 \end{aligned}$$

maar het minimumbedrag van het voordeel van alle aard bedraagt € 1.340,00.

Indien voormeld dienstvoertuig echter een batterijcapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kg wagengewicht en er bestaat geen overeenstemmend voertuig, dient men in voormelde berekening de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het hybridevoertuig (45 g/km) te vermenigvuldigen met 2,5 (45 x 2,5 = 112,50).

Zodoende bedraagt het belastbaar voordeel voor het jaar 2020 (op jaarbasis):

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 35.000 \times 88\%) \times ((5,5\% + ((112,5 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= (\text{€ } 30.800 \times 6,05\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.863,40 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.597,20 \end{aligned}$$

- Een personeelslid beschikt over een hybride (benzine) dienstvoertuig (met inschrijvingsdatum op 01/09/2019) met een batterijcapaciteit die lager ligt dan 0,5 kWh per 100 kg van het wagengewicht en waarvan de uitstoot hoger ligt dan 50 g CO<sub>2</sub> per km. De cataloguswaarde bedraagt 55.000 euro en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bedraagt 59 g/km.

Het belastbaar voordeel voor het jaar 2019 (op jaarbasis) bedroeg:

$$\begin{aligned} &= (\text{€ } 55.000 \times 100\%) \times ((5,5\% + ((59 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€ } 55.000 \times 100\%) \times 4\%) \times 6/7 \\ &= \text{€ } 2.200 \times 6/7 \\ &= \text{€ } 1.885,71 \end{aligned}$$

Vanaf 1 januari 2020 zal het belastbaar voordeel van alle aard echter wijzigen aangezien het dienstvoertuig een batterijcapaciteit heeft van minder dan 0,5 kWh per 100 kg wagengewicht en er geen overeenstemmend voertuig bestaat waardoor men in de voormelde berekening de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het hybridevoertuig (59 g/km) dient te vermenigvuldigen met 2,5 (59 x 2,5 = 147,50).

<sup>2</sup> De referentie-CO<sub>2</sub>-uitstoot voor het jaar 2020 moet nog worden bepaald bij koninklijk besluit. Voor de voorbeelden wordt de referentie-uitstoot van 2019 gehanteerd, zijnde 107 g/km voor benzine-wagens. Indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het hybridevoertuig lager is dan de referentie-uitstoot, wordt het basispercentage (5,5%) verminderd met 0,1% per gram CO<sub>2</sub>, met een minimum van 4%.

Zodoende bedraagt het belastbaar voordeel voor het jaar 2020 (op jaarbasis):

$$\begin{aligned} &= (\text{€}55.000 \times 100\%) \times ((5,5\% + ((147,50 - 107) \times 0,1\%))) \times 6/7 \\ &= ((\text{€}55.000 \times 100\%) \times 9,55\%) \times 6/7 \\ &= \text{€}5.252,50 \times 6/7 \\ &= \underline{\text{€}4.502,14} \end{aligned}$$

### 3. Procedure

Voor alle 'valse' hybrides die aangekocht, geleased of gehuurd zijn geweest vanaf 1 januari 2018 dienen de personeelsleden die zulke voertuigen gebruiken voor persoonlijke aangelegenheden, een nieuw formulier F/L-128 volledig ingevuld over te maken aan de bevoegde satelliet van het SSGPI.

In dit nieuw formulier F/L-128 dient de CO<sub>2</sub>-uitstoot aangegeven te worden conform de hierboven uiteengezette wijziging.

Meer bepaald dient men in het geval van een plug-in hybride in de rubriek 'CO<sub>2</sub>-uitstoot (NEDC-waarde)' de uitstoot van het overeenstemmende voertuig met enkel verbrandingsmotor in te geven en indien dit niet voorhanden is de uitstoot van de hybride te vermenigvuldigen met 2,5.

Voor de personeelsleden van de federale politie kan, voor de bepaling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, een beroep gedaan worden op de Dienst **DGR/DRL – A – Sec VTG – CS**.

### 4. Inwerkingtreding

De nieuwe berekeningswijze van het voordeel alle aard voor het persoonlijk gebruik van een door de werkgever ter beschikking gesteld plug-in hybride zal worden toegepast **vanaf 1 januari 2020**.

Zoals reeds gesteld zal de nieuwe berekening enkel gelden voor de 'valse' hybrides die zijn aangekocht, geleased of gehuurd vanaf 01 januari 2018.

Ter info: de bovenstaande nieuwigheden zullen in de loop van 2020 geïmplementeerd worden in de loonmotor Themis. Eénmaal deze nieuwigheden geïmplementeerd zijn, zal het voordeel van aard voor het persoonlijk gebruik van een valse hybride als dienstvoertuig voor de betrokken personeelsleden met terugwerkende kracht herberekend worden tot 1 januari 2020.

### 5. In het kort...

Voor plug-in hybrides die vanaf 1 januari 2018 worden aangekocht, geleased of gehuurd, en die een elektrische batterij hebben van minder dan 0,5 kWh / 100 kg wagentgewicht of een uitstoot hebben van meer dan 50 gr CO<sub>2</sub>/ km, zal vanaf 1 januari 2020, het CO<sub>2</sub>-percentage voor de basisformule van de berekening van het voordeel alle aard worden gevormd door:

- Ofwel de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het overeenstemmende model dat enkel rijdt op brandstof;
- Ofwel de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het betrokken voertuig vermenigvuldigd met 2,5 indien er geen overeenstemmend model bestaat dat enkel rijdt op brandstof.

Aan de personeelsleden die de betrokken voertuigen gebruiken voor persoonlijke aangelegenheden wordt gevraagd om aan de bevoegde satelliet van het SSGPI een volledig ingevuld nieuw formulier F/L-128 over te maken tegen uiterlijk 15 januari 2020.

Voor bijkomende inlichtingen kan u steeds contact opnemen met de bevoegde satelliet van het SSGPI op het nummer 02/554.43.16 (zie [www.ssgpi.be](http://www.ssgpi.be), "Contact").

Hoogachtend,



Gert De Bonte  
Directeur-diensthoofd SSGPI