

Fiscale brandstof voor het milieu

Roger Lassaux
Belastingconsulent
Directieadviseur bij het IAB

De problematiek van de duurzame mobiliteit vormt een belangrijke uitdaging die een ingrijpende verandering van onze samenleving vergt en iedereen aanbelangt. Ook op fiscaal vlak staan we voor grote uitdagingen.

Kernthema van ons leven...

Dat ons wegnen met meer dan vijf miljoen ingeschreven voertuigen en 80 % van de verplaatsingen die met de auto worden afgelegd, overbelast is, is een feit. Hoewel die vaststelling op zichzelf goed is om het debat aan te wakken, verhuult ze een andere, nog meer verraderlijke waarheid: het verkeer, dat voor 96 % afhankelijk is van fossiele brandstoffen, is één van de voornaamste oorzaken van de huidige vervuiling en vormt een gevaar voor het milieu en de volksgezondheid omdat het leidt tot de uitstoot van CO₂ en fijn stof. Die laatste twee zijn op hun beurt verantwoordelijk voor een kwart van de broeikasgasemissie die rechtstreeks aan de oorsprong ligt van de klimaatverandering. De toename van het autoverkeer beïnvloedt niet alleen het klimaat. Ook de luchtvervuiling, het risico op ongevallen en de geluidshinder nemen toe. Minder auto's betekent minder fileleed, een hogere levenskwaliteit, een vermindering van de menselijke impact op het broeikas effect en een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het door de milieubeweging bijgebrachte besef dat de natuurlijke energiebronnen van onze planeet beperkt en vergankelijk zijn, heeft de laatste jaren heel wat weerklank gevonden bij de internationale, Europese, nationale en regionale instellingen. Die vaststelling geldt uiteraard ook voor de duurzame mobiliteit. Bewustwording leidt tot actie en de klimaatopwarming, die vandaag onweerlegbaar vaststaat, lag dan ook aan de oorsprong van heel wat initiatieven, zoals blijkt uit de recente "Europese week van de mobiliteit"¹ en de gewestelijke navolgingen ervan en/of de "Lente van het Leefmilieu"... En binnen minder dan drie maanden, namelijk op 7 december, hebben Europa, dat in dit dossier een poolpositie wil innemen, en de internationale gemeenschap, onder de auspiciën van de Verenigde Naties, afspraak in Kopenhagen om een vervolg te schrijven op het Kyoto-protocol², waarvan de eerste verbintenissen eind 2012 aflopen.

¹ Voor meer info: zie de Europese website (www.mobility-week-europe.org), De Waalse (www.semaine.mobilite.wallonie.be), de Brusselse (www.autolozezondag.irisnet.be) of de Vlaamse website (www.varieerinheterverkeer.be).

² Volgens het Kyoto-protocol en de verdeling van de lasten binnen de Europese Unie moet België zijn uitstoot tegen 2010 met 7,5 % verminderen. Blijkens het 8ste rapport betreffende de vermindering van de broeikasgasemissie, opgesteld in het kader van de Kaderovereenkomst van de Verenigde Naties over de klimaatverandering, heeft België die doelstelling reeds bereikt (www.ipcc.ch).

Het is nog niet te laat om te handelen

Om de nefaste gevolgen op het milieu te voorkomen, te verminderen, en aldus inhoud te geven aan het beginsel van de duurzame ontwikkeling, kan iedereen iets doen om zijn ecologische voetafdruk in het dagdagelijkse leven te verkleinen. Verspilling vermijden en breken met oude gewoonten heeft niet alleen een gunstige invloed op het milieu maar ook op het individueel budget. Aldus is de slagzin "zich minder en beter verplaatsen" uiteraard een uiting van de interessante dynamiek om eenieder aan te sporen iets te doen waar hij kan. "Zich minder verplaatsen" is de afstand tussen de woonplaats en de werkplaats en de plaats van ontspanning verkleinen en kan er indirect voor zorgen dat we meer lichaamsbeweging hebben. Telewerk, optimaal gebruikmaken van de nieuwe informatie- en communicatie-technologieën, het beleid om kantoren in de buurt van stations te vestigen, zijn een aantal voorbeelden die bijdragen tot deze milieulogica. "Zich beter verplaatsen" is zo veel mogelijk de kaart trekken van de intermodaliteit: kiezen voor het vervoermiddel dat het meest geschikt is voor een bepaalde verplaatsing, de verschillende trajecten van de verplaatsing samenstellen volgens criteria als kostprijs (uitgaven/budget), vervuiling (uitstoot van broeikasgassen) en energie (brandstofverbruik).

Om dat alles in goede banen te leiden, i.e. minder energie verbruiken maar toch dezelfde graad van comfort behouden, en actie aan reflectie koppelen door kleine gebaren en reflexen te veranderen, is ruggensteun van een milieubewust fiscaal beleid meer dan welkom. Een dergelijk beleid moet, vooral in deze tijden van zware economische crisis en prijsstijgingen van olie en grondstoffen, besparingen en milieu met elkaar verzoenen. Door de invloed van de fiscaliteit op grote delen van het leven van de burgers en de ondernemingen, zoals we gezien hebben in een recent artikel³, legt de fiscaliteit ook groene accenten op de wijze van onze verplaatsingen. Terecht niet de minste! Zonder een belerend vingertje op te steken, maar wel met oog voor zingeving en waarden, trachten we dit hierna aan te tonen.

Wijn en fiscale azijn...

Al jarenlang probeert men door middel van heel verschillende fiscale maatregelen⁴ de milieuvriendelijke verplaatsingswijzen te bevorderen. Door ons te laten kiezen tussen wijn of azijn, beïnvloedt ze ons gedrag en onze beslissingen en haalt ze onze verplaatsingsgewoonten overhoop. Het vooruitzicht op aftrekken, vrijstellingen en fiscale gunstregimes... of de meeruitgaven waarmee ze weinig milieuvriendelijk gedrag bestraft, laten ons niet koud. Een paar voorbeelden om het voorgaande te staven: belasting op de inverkeerstelling, premies en fiscale en parafiscale verminderingen bij de aankoop van een voertuig met een theoretisch geringe CO₂-uitstoot en/of premies en verminderingen voor dieselveertuigen uitgerust met een roetfilter, Waalse Ecobonus en Ecomalus, Vlaamse en Brusselse Ecoscore, verkeersbelasting, accijnscompenserende heffing, Eurovignet, bijzondere heffing op de biobrandstof voor de belastingen en

Kopenhagen: het grote stratego

gelijkgestelde. Beperkte aftrek als beroepskosten in de personenbelasting, met uitzondering van de brandstofkosten en sommige financieringskosten, van alle rechtstreekse en onrechtstreekse kosten in verband met het gebruik, in België of in het buitenland, van personenwagens, wagens voor dubbel gebruik en minibussen en van de minderwaarden op deze voertuigen; nieuwe aangepaste aftrekregeling van dezelfde kosten in de vennootschapsbelasting en de belasting van niet-inwonersvennootschappen, maar hier op basis van het al dan niet vervuilend karakter van het gebruikte voertuig, afgemeten aan de CO₂-uitstoot per kilometer. Ziehier een aantal maatregelen op het gebied van de beroepskosten.

³ R. Lassaux, "Groene fiscaliteit: veel meer dan een trend", *Tax, Audit & Accountancy*, nr. 17, februari 2009, p. 12-15.

⁴ R. Lassaux, "Groene fiscaliteit: veel meer dan een trend", *Tax, Audit & Accountancy*, nr. 17, februari 2009, p. 12-15.

Tabel 1.

CO ₂ -emissie		Aftrek
Diesel	Benzine	%
< 105 g	< 120g	90 %
105-115 g	120-130 g	80 %
115-145 g	130-160 g	75 %
145-175 g	160-190 g	70 %
>175 g	190 g	60 %

Concreet betekent dit dat hoe hoger de vervuilingsgraad van de benzine- of dieselmotor is, hoe meer de kostenaftrek die voorheen door artikel 66 § 1, WIB92 tot het vast aftrekpercentage van 75 % werd beperkt, wordt verminderd. Hoe lager de vervuilingsgraad, hoe hoger de aftrek, zoals blijkt uit Tabel 1.

Maar dat is nog niet alles. Teneinde verantwoord energiegedrag aan te moedigen, hangen ook de kosten van het woon-werkverkeer, wat de aftrek betreft, af van het gebruikte vervoermiddel, net als de vrijstelling ten name van de werknemers van de vergoeding tot betaling of terugbetaling van de kosten voor dergelijke verplaatsingen die ze van de werkgever verkrijgen.

Tabel 2.

Vervoermiddel	Bedrag van de vrijstelling
Openbaar gemeenschappelijk vervoer (trein, tram, bus, metro)	Totaalbedrag van de vergoedingen
Georganiseerd collectief vervoer ⁵	Treinabonnement in eerste klasse, voor een afstand gelijk aan de met het collectief vervoer afgelegde afstand
Ander vervoermiddel (bedrijfswagen, eigen wagen, motorfiets, carpooling, enz.)	170 EUR maximum (350 EUR voor aanslagjaar 2010)
Fiets (specifieke vrijstelling)	Forfait van 0,15 EUR per km (0,20 EUR per km voor aanslagjaar 2010)

⁵ Georganiseerd collectief vervoer is een vorm van vervoer, georganiseerd door de werkgever of een groep van werkgevers, die de regels, de gebruiksvoorwaarden en de vergoedingsvoorwaarden ervan

Om u te overtuigen kunnen we daar nog aan toevoegen dat de woon-werkkilometers de forfaitaire berekening van het voordeel van alle aard in verband met het privégebruik van een bedrijfswagen bepalen en dat de CO₂-bijdrage ten laste van de werkgever, gekoppeld is aan het CO₂-percentage. Ten slotte, wat geldt voor de aankoop en het gebruik van een wagen, geldt soms ook voor de buitengebruikstelling ervan: sommige meerwaarden op bedrijfsvoertuigen worden vrijgesteld, mits een bedrag gelijk aan de vergoeding of de realisatiewaarde wordt herbelegd in bedrijfsvoertuigen die beantwoorden aan de door artikel 20 KB/WIB 92 bepaalde milieunormen.

Zich scharen achter een bepaling voor de buger

Het is duidelijk dat niet enkel de groene fiscale stimuli op het gebied van de huisvesting (isolatie, plaatsing van fotovoltaïsche panelen, enz.) die energiebesparing aan economische besparing koppelen, maar ook de verschillende stukken van het "fiscaal patchwork mobiliteit" onze nadere belangstelling verdienen. Want hoewel ze net als de eerste noodzakelijk, hoogdringend en efficiënt zijn en optimalisatiemogelijkheden delen, veroorzaken ze ook meer praktische moeilijkheden ten gevolge van de talrijke verplaatsingswijzen en vooral de effecten van de optimale combinatie ervan. Daarenboven moeten de verplaatsingen in het woon-werkverkeer zowel vanuit het oogpunt van de werknemer als dat van de werkgever worden beschouwd.

moeten bepalen, desgevallend met tussenkomst van een onderneming voor personenvervoer.

Wat we zeker niet uit het oog mogen verliezen, is dat de voordelen onafhankelijk zijn van elkaar en dat ze vaak kunnen worden gecumuleerd. Auto, fiets, motorfiets, te voet, openbaar vervoer, door de werkgever georganiseerd collectief vervoer, carpooling: alternatieve en aangepaste verplaatsingswijzen uittesten leidt soms tot aangename fiscale verrassingen. Wist u bijvoorbeeld dat, niettegenstaande dat een personeelslid over een bedrijfsvoertuig beschikt, de werkgever de kosten van een abonnement op het openbaar vervoer geheel of ten dele ten laste kan nemen en aftrekken, terwijl het bedrag van zijn bijdrage volledig van belasting wordt vrijgesteld bij de begunstigde werknemer, die daar bovenop een, weliswaar tot 170 EUR beperkte, forfaitaire vrijstelling geniet voor zijn woon-werkverplaatsingen. En niets belet een werkgever om een vrijgestelde vergoeding van 0,20 EUR per km, door de werknemer met zijn fiets afgelegd tussen woon- en werkplaats, te betalen, of de werknemer daarvoor een bedrijfsfiets te bezorgen. De terbeschikkingstelling van een dergelijke bedrijfsfiets brengt voor de werknemer geen belasting van een voordeel van alle aard teweeg, zeker niet voor zijn verplaatsingen in het woon-werkverkeer.

Nieuwe drijfveren voor de economische groei

Bovendien biedt de groene fiscaliteit de mogelijkheid om meer kosten af te trekken dan werkelijk zijn gemaakt! Het gebruik van een ander vervoermiddel dan de auto geeft recht op een aftrek van werkelijke beroepskosten op basis van een forfait van 0,15 EUR per km (0,20 EUR per km voor de fiets voor aanslagjaar 2010), zelfs indien u dit minder kost, omdat u de verplaatsing te voet of met de fiets aflegt! En sommige uitgaven die speciaal werden gedaan om het gebruik van de fiets in

het woon-werkverkeer aan te moedigen (fietsenstallingen, terbeschikkingstelling van douches, enz.) kunnen sinds 1 januari 2009 een met 20 % verhoogde aftrek genieten.

Nochtans is niet alles rozengeur en maneschijn! Er zitten ook een paar addertjes onder het gras. Twee voorbeelden: wanneer de werknemer de aftrek van zijn werkelijke kosten, met inbegrip van de toepassing van het forfait van 0,15 EUR per km aanvraagt, heeft hij geen recht op de algemene vrijstelling van de door de werkgever terugbetaalde bedragen tot dekking van zijn verplaatsingskosten in het woon-werkverkeer, die weliswaar afhankelijk is van de gebruikte verplaatsingswijze. Op één uitzondering na: de fietsvergoeding waarvan de vrijstelling sinds 1 januari 2009 op 0,20 EUR per km werd gebracht. Wat betreft de terbeschikkingstelling van een bedrijfsvoertuig beïnvloedt de aftrek van werkelijke kosten de berekening van het voordeel in natura wegens het privégebruik van het betrokken voertuig. Men moet immers consequent blijven: men kan niet de toepassing van de forfaits van 5 000 en 7 500 km per jaar invoeren en de erop betrekking hebbende werkelijke kosten aftrekken, bijvoorbeeld, 10 000 km per jaar.

Daarbovenop moeten sommige begrippen die semantisch nauwelijks tot verwarring kunnen leiden, in het licht van specifieke regels worden uitgelegd. Dat geldt bijvoorbeeld voor de zogenaamde 40-dagenregel, die van belang is om het kernbegrip “vaste plaats van tewerkstelling” te bepalen: een algemene uitdrukking die verbergt dat ze tijdens eenzelfde aanslagjaar kan vermenigvuldigd worden. Men denke ook aan de regel van de 0,15 EUR per km in verband met de aftrek als beroepskosten van de woon-werkkilometers, die enkel wordt toegepast indien het gebruikte voertuig het “eigen voertuig”⁶ van de bestuurder is. Of de carpoolingregeling, waarbij een onderscheid moet worden gemaakt tussen de kilometers die de bestuurder alleen aflegt – waarop een tweede onderscheid moet worden doorgevoerd naargelang het al dan niet een omweg betreft om zich naar de carpoolplaats te begeven – en de kilometers die hij samen

⁶ Luidens art. 66, § 5, WIB 92 wordt geacht zijn “eigen voertuig” te zijn, elke personenauto, auto voor gemengd gebruik of minibus: 1) waarvan de belastingplichtige de eigenaar is; 2) dat op zijn naam is ingeschreven of toebehoort aan of ingeschreven is op naam van zijn echtgenoot, wettelijke samenwonende of zijn ouders; 3) dat door een huur- of leasingovereenkomst bestendig of gewoonlijk te zijner beschikking is; 4) dat aan zijn werkgever of vennootschap toebehoort en het eventueel voordeel voortspruitend uit het gebruik van dat voertuig op zijn naam wordt belast.

met carpoolers aflegt, waarbij een derde onderscheid moet worden gemaakt naargelang de autodeler zijn echtgenoot (wettelijk samenwonende) dan wel een derde is... En dan hebben we nog de regel van de 5 000 of 7 500 km, waarvan alleen kan gezegd worden dat hij overduidelijk geformuleerd is. Het voordeel wordt onweerlegbaar geacht 5 000 km te bedragen indien de bedrijfswagen werkelijk voor privédoeleinden werd gebruikt en de afstand van het woon-werktraject ten hoogste 25 km bedraagt. En als die afstand meer bedraagt? 7 500 km, ongeacht het aantal privékilometers dat werkelijk met de bedrijfswagen werd afgelegd. Maar het is wel een feit dat rechtspraak, parlementaire vragen en talrijke circulaire heel wat preciseringen en nuanceringen ter zake hebben aangebracht waarmee voor de praktische toepassing van de regel rekening moet worden gehouden!

Tien praktische vragen en evenveel antwoorden die op onze website kunnen worden geraadpleegd...

Zoals u ziet, zijn de fiscale kwesties in verband met de mobiliteit talrijk, divers en transversaal, want ze combineren (variabele) aftrekken, belastingvrijstellingen, met soms verschillende regelingen in de personen- en de vennootschapsbelasting, directe belastingen en btw, werkgevers- en werknemersstandpunten en zelfs parafiscaliteit. Ongetwijfeld nog meer dan in andere aangelegenheden kan een voorzichtig consulent niet anders dan zich informeren over de nuances van de rechtspraak en de talrijke preciseringen verstrekt door parlementaire vragen en andere besluiten: de laatste jaren lagen bijzondere situaties geregeld aan de oorsprong van omstandige antwoorden vanwege de minister van Financiën en evenveel aangelegenheden aan de oorsprong van genuanceerde arresten.

Voor een beter begrip...

1. Welke aftrek voor welk verplaatsingsmiddel?
2. Carpooling onder alle aspecten!
3. Verhoogde of verminderde aftrekken in de vennootschapbelasting: welke kosten, welk voertuig, welke invloed op de berekening van de meer- of minderwaarden?
4. Hoe kunt u meer aftrekken dan de werkelijk gemaakte kosten? Door de werkgever georganiseerd collectief vervoer, gebruik van de fiets...
5. De CO₂-bijdrage: berekening en aftrek
6. De werkgeversbijdrage in de verplaatsingskosten in het woon-werkverkeer: algemene of gedeeltelijke vrijstelling? Voor iedereen?
7. Privégebruik van een bedrijfsvoertuig: berekening op basis van de werkelijk afgelegde kilometers?
8. En als de werknemer bijdraagt in de prijs van de opties van het bedrijfsvoertuig?
9. 5 000 km, het absoluut minimum? 5 000 km of 7 500 km?
10. Alle aspecten van de bedrijfsfietsen nader beschouwd.

Na deze eerste bondige bespreking moeten we tot de essentie overgaan. Dergelijke materie samenvatten binnen het bestek van dit artikel grenst echter aan het onmogelijke. Maar voor dit opzet kunnen we gelukkig niet alleen steunen op overvloedige rechtsleer en verscheidene thematische websites⁷, maar ook op talrijke, trouwens erg gedetailleerde circulaire, een aantal beslissingen van de Rulingcommissie en andere FAQ's; dit alles vinden we terug op de website van de FOD Financiën en vandaar gemakkelijk toegankelijk. De opzet van dit artikel is vooral praktisch: zonder ons op volledigheid te willen beroepen, zullen we u op onze pragmatische reis doorheen de fiscaliteit van de duurzame mobiliteit op het stuk van de directe belastingen begeleiden aan de hand van tien vragen en evenveel antwoorden, geselecteerd op grond van hun frequentie en relevantie: belasting, aftrek, vrijstelling, enz. Die vragen, die op onze website kunnen worden geraadpleegd en waar, in de regel, de documenten waarnaar wordt verwezen in hypertext worden aangeboden,

⁷ Onder de titel "Schatkist" stelt het tijdschrift *Accountancy, Tax and Audit* u op de blz. 14-15 van nummer 1/2009 u een lijst van nuttige websites voor. Wij raden u aan die geregeld te raadplegen.

vormen het raamwerk voor een reeks doelgerichte artikels die wij aan de milieufiscaliteit zullen wijden. Ze garanderen actuele en betrouwbare informatie die uiteraard moet gepaard gaan met enige vooruitziende reflectie. Zeker nu de zaken in deze belangrijke materie de komende maanden nog zullen veranderen. Duurzame mobiliteit, een prioriteit van het toekomstige Deense voorzitterschap van de Commissie, een essentiële bekommernis van de federale, gewest- en gemeenschapsregeringen⁸ van ons land en het voorwerp van reflectie en actie in de ondernemingswereld, is voor de economische, sociale, energie- en milieubelangen een belangrijke uitdaging. Van vandaag, maar ook wellicht van morgen. We zullen ze opvolgen met het oog op enige vooruitziende reflecties, geput onder andere, uit de tekst van de diverse beleidsafspraken van de nieuwe gewest- en gemeenschapsregeringen en van de voorstellen van de staatssecretaris voor de Modernisering van de FOD Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van de fiscale fraude, toegevoegd aan de minister van Financiën, de heer Bernard Clerfayt.

Laat ons duidelijk zijn op alle gebied...

De fiscaliteit betreffende de duurzame mobiliteit, een mix van diverse bepalingen die onder de nationale en de gewestelijke bevoegdheden vallen, komt in hoofdzaak tegemoet aan twee doelstellingen die door de hoogdringendheid en het belang van het probleem van de klimaatopwarming onvermijdelijk zijn geworden. We zeggen het nu al: het is niet de bedoeling om de individuele auto te bannen – de bedrijfswagen blijft een interessant alternatief voor loonsverhoging – maar veeleer het gebruik ervan in een globale “groenere” logica in te passen, waarbij schone en intermodale voertuigen worden begunstigd, door de specifieke troeven van alle verschillende vervoermiddelen uit te spelen en de burgers en de ondernemingen bewust te maken van de verschillende wijzen waarop ze tot een vermindering van de CO₂-uitstoot kunnen bijdragen.

Het eerste doel is zowel de consumenten als de constructeurs een duidelijke boodschap meegeven: koop en bouw personenwagens met een kleine cilinderinhoud en een geringe CO₂-uitstoot. Aangezien de oudste auto's ook de meest vervuilende zijn, moet de vernieuwing van het wagenpark uiteraard worden versneld. De verschillende premies en fiscale en parafiscale verminderingen bij de aankoop van een auto, de fiscale aanmoediging van de zogenaamde groene wagenparken en bedrijfsfleets, de *green car policy* en *ecodri-ving*, net als innovaties zoals *downsizing* of *technology start-up*, sectoraal onderzoek naar alternatieve brandstoffen en (hybride en elektrische, enz.) motoren, dragen ruimschoots bij tot deze reële vooruitgang naar minder vervuiling, uitstoot, verbruik en, bovenal, minder gebruikskosten.

De tweede doelstelling is meer gericht op een noodzakelijke reflectie over het gebruik van de auto, met de bedoeling de kost ervan op economisch, sociaal en ecologisch niveau te verminderen in het kader van een optimale langetermijnstrategie inzake duurzame mobiliteit. Meer rationeel dus, door voor korte afstanden te wandelen of te fietsen, en daar bovenop, voor de verplaatsingen in het woon-werkverkeer de motorfiets, de scooter of het openbaar vervoer te promoten. Maar ook door comobiliteit en de overstap naar een andere transportmodus aan te moedigen door in te spelen op de complementariteit van alle vervoermiddelen. Daaronder vallen de belastingregeling van de carpooling, volledige vrijstelling van de terugbetaling door de werkgever bij gebruikmaking van het openbaar vervoer door de werknemer om zich naar het werk te begeven, aanmoediging van het gebruik van de fiets, variabele aftrek van de beroepskosten in de vennootschapsbelasting op basis van een duidelijk, onbetwistbaar en makkelijk te identificeren criterium dat niet moet worden geïnterpreteerd. De CO₂-percentages beantwoorden zeker aan dit doel. Ook de aanleg van grote parkeerterreinen in de nabijheid van de metrostations, de aanleg van het Gewestelijk ExpresNet (GEN), internet op de

⁸ Naast de federale staatssecretaris voor de Mobiliteit en de staatssecretaris voor de Modernisering van de FOD Financiën, de Milieufiscaliteit en de Bestrijding van de fiscale fraude, toegevoegd aan

de minister van Financiën, valt de mobiliteit, voor bepaalde aspecten, ook onder de bevoegdheid van verscheidene ministers van de drie gewesten van het Rijk.

trein, het beleid om grote bedrijven dichtbij trein- of metrostations in te planten zijn gunstige aanvullingen, onder meer in verband met de ruimtelijke ordening, die de automobilisten in staat stellen hun gedrag te wijzigen en te denken in termen van alternatieve mobiliteit.

Een duurzaam partnership

Na het lezen van deze bijdrage en zeker na het doornemen van de vragen en antwoorden die u op onze website zult vinden, zult u ongetwijfeld de mening delen dat het advies in verband met een milieuvriendelijke fiscaliteit en een beleid dat doordrongen is van een efficiënte en sociaal aanvaardbare ecologische mobiliteit slechts aan de talrijke verwachtingen van de cliënten tegemoet zal komen, indien het juist afgemeten en doelgericht is en kadert binnen een multidisciplinaire en dynamische analyse van de gegevens die eigen zijn aan elke situatie. Meer nog dan in andere aangelegenheden, zijn, bijvoorbeeld, de volledige beheersing van de regels inzake de cumulatie van de vrijstellingen, de nuances aangebracht door de rechtspraak of de parlementaire vragen en de inaanmerkingneming van de administratieve toelichtingen onontbeerlijke gegevens voor een doordacht advies. Net als een stipte opvolging van de nieuwe wetteksten, bijvoorbeeld de vier maatregelen die door de recente economische herstellwet van 27 maart 2009 (*BS* 7 april 2009) zijn aangekondigd om het gebruik van de fiets in het woonwerkverkeer aan te moedigen en de projecten in voorbereiding.⁹ We vermelden onder meer de verbreiding van het principe “de gebruiker betaalt”, door gebruik te maken van

een transparant en nauwkeurig systeem van kilometervergoedingen¹⁰, eerst voor vrachtwagens, maar ten vroegste in 2013, en misschien voor wagens in 2016, of later, in “ruil” voor de afschaffing van de verkeersbelasting, de Ecoscores van het Vlaamse Gewest, op basis van het door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) ontwikkelde model, bijzondere verminderingen voor het gebruik van elektrische auto's en motorfietsen, enz. U ziet meteen dat afdoend advies ook inhoudt dat verantwoordende, verklarende bijlagen moeten worden opgesteld, en dat, desgevallend, akkoorden met de fiscale administratie zullen moeten worden gesloten en, teneinde optimale formules te verzekeren, zelfs beslissingen van de Rulingcommissie zullen moeten worden aangevraagd.

Als er nog één zekerheid is, dan is het wel dat wat voor onze cliënten geldt, ook geldt voor de uitoefening van onze beroepsactiviteit. Het afleggen van de afstand naar de cliënt kan tijdrovend en geldverspillend zijn, het printen papierverslindend en de energiekosten verkwistend... Maar er zijn pasklare antwoorden, bijvoorbeeld teleconferenties, oplossingen voor de dematerialisatie van procedures en documenten en de beveiligde verzending ervan, telewerk, elektronische aangiften, enz. De invoering en de periodieke evaluatie van dergelijke innovaties op het stuk van het materiaal, het gedrag en de organisaties, passen in een echte milieustrategie van het kantoor. Het zijn beslist actieterreinen net als alle andere! ●

⁹ Zoals gemeld zullen we naderhand op onze website de nodige follow-up van dit belangrijk onderwerp verzorgen.

¹⁰ Zie www.febiac.be.