

ADVIES Nr. 1.507

Zitting van donderdag 24 maart 2005

Bedrijfsvoertuigen - solidariteitsbijdrage

x            x            x

2.114-1

## **A D V I E S Nr. 1.507**

---

Onderwerp : Bedrijfsvoertuigen - solidariteitsbijdrage

Overeenkomstig artikel 2 van de Programmawet van 27 december 2004 wordt de bestaande solidariteitsbijdrage van 33% voor individueel gebruik berekend op grond van de fiscale PK van een voertuig vanaf 1 januari 2005 vervangen door een solidariteitsbijdrage berekend op de CO-2 uitstoot van een wagen.

Genoemde bepaling voorziet tevens dat op voorstel van de Nationale Arbeidsraad bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit bepaalde types voertuigen die behoren tot de categorie N1 kunnen worden uitgesloten van het toepassingsgebied.

De Nationale Arbeidsraad heeft uit eigen beweging besloten dergelijk voorstel uit te werken.

Het onderzoek van deze kwestie werd toevertrouwd aan de commissie Sociale Zekerheid.

Op verslag van de commissie, heeft de Raad op 24 maart 2005 navolgend advies uitgebracht.

x            x            x

## **ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD**

---

De Raad stelt vast dat artikel 2 van de Programmawet van 27 december 2004 de bestaande solidariteitsbijdrage van 33% voor individueel gebruik berekend op grond van de fiscale PK van een voertuig vanaf 1 januari 2005 vervangt door een solidariteitsbijdrage berekend op de CO-2 uitstoot van een wagen.

Genoemd artikel bepaalt tevens dat op voorstel van de Nationale Arbeidsraad bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit bepaalde types voertuigen die behoren tot de categorie N1 kunnen worden uitgesloten van het toepassingsgebied van artikel 2 van genoemde wet. In navolgend advies heeft de Raad zo'n voorstel uitgewerkt. Vooral hij tot het eigenlijke voorstel overgaat, wil de Raad echter een aantal vaststellingen doen met betrekking tot de budgetraming die werd gemaakt van de solidariteitsbijdrage.

### **I. VASTSTELLINGEN**

Uit de voorbereidende stukken van de programmawet blijkt dat de uitsluitingsmogelijkheid voor bepaalde bedrijfsvoertuigen maar door de federale regering werd aanvaard op voorwaarde dat met het voorstel van de Raad de vooropgestelde begrotingsdoelstelling zou gehaald worden die noodzakelijk is voor de financiering van de sociale zekerheid.

Met betrekking tot die budgettaire marge stelt de Raad echter vast dat er twijfels zijn gerezen over de budgettaire doelstelling opgenomen in de toelichting bij artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, waar uitgegaan wordt van 300.000 onderworpen voertuigen in 2005 en een opbrengst van 255,8 miljoen euro voor de financiering van de sociale zekerheid.

In het bijzonder blijkt dat de parameters van de berekeningsformule van de bijdrage die voor de budgettaire raming zijn gebruikt, in de tijd zijn geëvolueerd.

Bovendien heeft de Beleidscel van de minister van Sociale Zaken er in zijn brief van 11 maart 2005 op gewezen dat de voorstellen die in de commissie Sociale Zekerheid werden besproken met de nodige voorzichtigheid moesten worden onderzocht, omdat de simulaties die werden uitgewerkt voor de budgetraming bij gebrek aan betrouwbare statistische gegevens over het aantal bedrijfswagens behoedzaam moesten worden beoordeeld. Zo kan niet precies worden bepaald hoeveel van die 300.000 bedrijfswagens, waarmee in de toelichting werd rekening gehouden, worden ter beschikking gesteld voor privé-doeleinden. Aldus is de financiële impact van de maatregel op de financiering van de sociale zekerheid onzeker.

De Raad betreurt die gang van zaken. Hij vindt dat hier met meer voorzichtigheid zou moeten worden gehandeld, zeker omdat de programmawet bepaalt dat in functie van de inkomsten en de reële impact van de maatregel het bedrag van de solidariteitsbijdrage kan worden aangepast. Gelet op het feit dat de budgetraming onzeker is, vraagt hij zich dan ook af hoe dit te rijmen valt met de Memorie van Toelichting die bepaalt dat er over zal gewaakt worden dat de gemiddelde bijdrage per voertuig voor wat betreft het bestaande wagenpark niet stijgt.

## **II. VOORSTEL VAN DE RAAD**

1. Tegen die achtergrond en gelet op het belang dat door de Raad wordt gehecht aan een evenwichtige financiering van de sociale zekerheid, heeft de Raad besloten om een voorstel te doen. Hij stelt voor dat voertuigen van de categorie N1<sup>1</sup> tot en met 31 december 2006 worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de wet van 27 december 2004, op voorwaarde dat zij worden gebruikt voor het collectief transport van werknemers en zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

- In geval van voertuigen van de categorie N1 - enkele cabine (max. 2 zitplaatsen uitgezonderd de bestuurder):
  - \* moet de lengte van de laadruimte minstens 50% van de wielbasis bedragen, en;
  - \* mogen er geen verankeringspunten voor de zetels en de veiligheidsgordels in de laadruimte zijn.

---

<sup>1</sup> Zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

- In geval van voertuigen van de categorie N1 - dubbele cabine (max. 6 zitplaatsen uitgezonderd de bestuurder)
  - \* moet de lengte van de laadruimte minstens 50% van de wielbasis bedragen, en;
  - \* moet er een scheidingswand tussen zit- en laadruimte zijn, en;
  - \* mogen er geen verankeringspunten zijn voor zetels en veiligheidsgordels in de laadruimte.

De notie van collectief transport moet geobjectiveerd worden door de werkgever in het kader van een mobiliteitsplan, het arbeidsreglement of andere.

2. Op basis van een eerste evaluatie van het stelsel over twee kwartalen zal de Raad de financiële haalbaarheid van het stelsel onderzoeken rekening houdend met eventuele compensaties die de sectoren hebben aangebracht. Als op dat ogenblik een tekort wordt vastgesteld, moet de Raad zich uitspreken over de middelen die moeten aangewend worden om daaraan te verhelpen. Op basis van een tweede evaluatie binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het stelsel, zal de Raad nagaan of het stelsel kan worden verlengd dan wel of het moet worden gewijzigd of afgeschaft.

Die timing laat ook ruimte om te onderzoeken of administratieve vereenvoudiging mogelijk is, bijvoorbeeld door eenvormigheid te brengen in de fiscale en sociale definitie van bedrijfsvoertuig, omdat de gewesten tegen dan hun werkzaamheden over de jaarlijkse rijbelasting en de belasting op de inverkeerstelling zouden moeten hebben afgerond. Tevens zal de evaluatie ook betrekking hebben op de betrokken sectoren, de technische vereisten die aan de bedrijfsvoertuigen worden gesteld en op de mogelijkheden tot controle op de correcte naleving van de maatregel.

Met het oog op die evaluatie verzoekt de Raad dat hem de nodige gegevens zouden worden ter beschikking gesteld. Meer bepaald vraagt hij dat de RSZ op grond van de multifunctionele aangiftes van de twee eerste trimesters van 2005 gegevens zou inzamelen met betrekking tot het aantal aangegeven bedrijfswagens en hem een beeld zou geven van de opbrengst van de solidariteitsbijdrage. Om een duidelijker zicht te krijgen op de impact van zijn eigen voorstel, vraagt de Raad daarnaast dat de DIV op basis een steekproef zou nagaan wat de verdeling is per categorie bedrijfsvoertuig (N1 en M1).

3. De Raad is van oordeel dat zijn voorstel kadert in de filosofie van de maatregel, namelijk de grondslag voor de inning van de solidariteitsbijdrage breder maken door er alle voertuigen in te betrekken die ter beschikking zijn gesteld van de werknemer. Ook past zijn voorstel in de gevoerde mobiliteitspolitiek van de regering waarin collectief vervoer wordt gepromoot. In die zin is in de Memorie van Toelichting een zekere tolerantie voorzien voor bedrijfswagens waarvan het niet-professioneel gebruik slechts vrij beperkt is. Hierbij kan worden gedacht aan bedrijfsvoertuigen die speciaal gebruikt worden voor het collectieve transport van werknemers die om bepaalde redenen niet systematisch naar de onderneming worden teruggebracht.

x                      x                      x

De Raad drukt de wens uit dat zijn voorstel operationeel wordt vanaf 1 januari 2005 en dat het op passende wijze wordt vertaald in de onderrichtingen en de circulaires die de RSZ of andere instellingen aan de werkgevers en de sociale inspectie sturen.

-----