

Vraag om uitleg van de heer Frank Creyelman aan de vice-eerste minister en minister van Financiën en aan de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid over «de concrete toepassing van de CO₂-taks op bedrijfsvoertuigen» (nr. 3-440)

De heer Frank Creyelman (VL. BELANG). – Midden oktober kondigde de eerste minister aan dat hij de solidariteitsbijdrage van 33 procent op bedrijfswagens wilde aanpakken om de begroting in evenwicht te houden. De werkgever die een bedrijfswagen ter beschikking stelt van zijn werknemer voor persoonlijk gebruik dient momenteel 33 procent RSZ-bijdragen te betalen, omdat die bedrijfswagen valt onder de categorie voordelen van alle aard die op naam van de werknemer belast worden. De opbrengst van deze RSZ-bijdrage wordt momenteel geraamd op 100 miljoen euro.

De bijdrage leidt volgens de regering tot een aantal problemen. Zo is er een opmerkelijk verschil tussen het aantal bedrijfsvoertuigen naargelang de statistieken van Financiën en die van de RSZ. Dat heeft te maken met een achterpoortje in de wet waar de bedrijven veelvuldig gebruik van maken. De solidariteitsbijdrage is immers enkel van toepassing op het door de fiscus belaste voordeel van alle aard. Als de werknemer met zijn werkgever overeenkomt zijn voordeel te betalen in plaats van zich erop te laten belasten, dan wordt die werknemer niet belast en is de solidariteitsbijdrage niet meer van toepassing.

De regering stelde daarom in de beleidsverklaring een eenvoudiger heffing voor waarbij de bestaande bijdrage kan aangepast worden door, aan de ene kant, een aangepast forfait toe te passen op elke voor persoonlijk gebruik ter beschikking gestelde bedrijfswagen en, aan de andere kant, de grondslag van die bijdrage te wijzigen door niet meer alleen met de fiscale PK's, maar ook met de CO₂-uitstoot van de wagen rekening te houden. Een opdeling in klassen volgens de CO₂-gids maakt dat grotendeels met de milieuzorg rekening kan worden gehouden.

Los van de vraag of het voor het milieu wel zo interessant is om precies de vloot van bedrijfswagens aan te pakken, die meestal recenter zijn en dus minder CO₂ uitstoten, liet de regering ook weten dat door de verbreding van de basis voor degenen die op het ogenblik een bijdrage betalen, de gemiddelde bijdrage per wagen kan dalen. We belasten meer wagens, dus kan er door iedereen minder worden betaald, aldus de regering.

Als we de nieuwe tarieven voor de werkgeversbijdragen aan de sociale zekerheid, voorgesteld op het kernkabinet van vrijdag 15 oktober 2004 bekijken, blijkt echter het tegendeel.

De voorgestelde taxatieschaal is gebaseerd op een onderverdeling in zeven trappen en moet de consument inlichten over het verbruik van zijn privé-voertuig. In concreto blijkt dat het overgrote deel van de vloot bedrijfswagens valt onder klasse D en hoger. Uit de berekening die daaruit volgt, blijkt dat de gemiddelde stijging van de kosten voor de bedrijfswagens zeer groot is, zelfs voor bedrijven die wel op een correcte manier omgingen met het vroegere systeem.

Bedrijven die vroeger gebruik maakten van het achterpoortje in de wet, dragen nu de volledige kosten van het nieuwe systeem, zijnde een meerkost van 880 euro per wagen in de meest voorkomende klasse D. Bedrijven die wel correct omgingen met het voordeel van alle aard en correct 33 procent RSZ-bijdragen betaalden, betalen in klasse D nog altijd meer dan voordien. Voor een werknemer met een bedrijfswagen in klasse D met een normale fiscale PK van 10 die minder dan 25 kilometer van zijn werkplaats woont, betaalde de werkgever vroeger 483 euro. Met het nieuwe systeem zou dat 880 euro zijn, wat bijna een verdubbeling van de kosten inhoudt.

Aangezien het nieuwe systeem afstapt van de link tussen gebruiker en taxatie en overgaat tot het belasten van de wagen zelf, stellen we voor twee categorieën van bedrijfswagen nog grotere verschillen vast. Voor de bedrijfswagens van bestuurders, die meestal in de hoogste klasse vallen, en de poolwagens – gemiddeld klasse D – stijgen de kosten met 100 procent omdat de werkgevers daarvoor in het oude systeem geen RSZ-bijdragen dienden te betalen.

Kloppen deze gegevens over de jaarlijkse werkgeversbijdragen?

Is het correct dat met de nieuwe berekeningswijze, die werd voorgesteld op het kernkabinet van 15 oktober laatstleden, de werkgeversbijdrage voor de meeste werkgevers fors zal stijgen, niet alleen voor hen die voorheen gebruik maakten van de achterpoortjes van de wet, maar ook voor hen die deze bijdrage al betaalden?

Heeft de administratie al prognoses gemaakt over het effect van de voorgestelde wijzigingen op de bijdragen die de werkgevers méér zullen moeten betalen? Zo ja, welke resultaten geven deze prognoses? Hoeveel werkgevers moeten meer betalen en hoe groot zijn deze bijkomende kosten gemiddeld?

Vreest de regering niet dat de voorgestelde maatregel zijn doel voorbijschiet door de verwachte *downsizing* van de leasingmarkt en dat dit voor de Staat zal leiden tot een verlies aan inkomsten uit BTW en Belasting op Inverkeerstelling (BIV), tot een daling van de omzet van automobielbedrijven én tot een lager bedrijfsresultaat van alle Belgische bedrijven en dus ook tot minder fiscale inkomsten voor de staat?

Vreest de minister niet dat de verwachte *downsizing* van de vloot een negatieve invloed zal hebben op de uitstoot van broeikasgassen? TREMOD, een internationaal aanvaard berekeningsmodel voor de uitstoot van wagens, toont aan dat de oudere benzinewagens zonder katalysator, die 21 procent van het wagenpark uitmaken en maar 14 procent van het totaal aantal autokilometers afleggen, goed zijn voor meer dan 60 procent van de CO₂-emissies. Voor de ozonvormers NO_x en HC bedraagt hun aandeel respectievelijk bijna 50 procent en meer dan 75 procent. Wil de regering de strijd tegen de ozonvervuiling aanbinden, dan moet ze een effectieve fiscale politiek voeren om de oudere voertuigen versneld uit het park te verwijderen en niet het doorschuiven van de honderdduizenden moderne en goed onderhouden bedrijfswagens naar de privé-markt bemoeilijken.

Overweegt de regering deze maatregel bij te sturen, gelet op de grote discrepantie die er nu bestaat tussen de aankondiging dat er geen belastingverhoging zou komen – de premier had het over "geen nieuwe belastingen, maar wel een verbeterde inning van een bestaande belasting" – en de praktijk, die toch wijst op een forse belastingverhoging voor de meeste bedrijven?

De heer Rudy Demotte, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid. – De herziening van de solidariteitsbijdrage op de terbeschikkingstelling van voertuigen door werkgevers in het kader van de sociale zekerheid beoogt een betere inning van de sociale zekerheidsbijdragen en ook ecologische doelstellingen.

De herziening is op vier principes gebaseerd. De solidariteitsbijdrage is verschuldigd zodra de werkgever een voertuig, niet uitsluitend om beroepsdoeleinden, rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van een werknemer. De bijdrage is verschuldigd ongeacht het feit of de werknemer al dan niet bijdraagt in de kosten. De bijdrage is bepaald op forfaitaire basis, dus ongeacht de afgelegde kilometers. De bijdrage hangt af van de CO₂-uitstoot van het voertuig.

De ministerraad heeft op 19 november een amendement inzake de berekeningsbasis goedgekeurd dat thans voor advies aan de Raad van State is voorgelegd. De solidariteitsbijdrage zou niet worden berekend op basis van de klasse waartoe het voertuig behoort, maar wel op basis van de effectieve CO₂-uitstoot, die vermeld wordt op het gelijkvormigheidsattest van het voertuig.

De sociale regeling zal fundamenteel van de fiscale regeling verschillen, meer bepaald op de volgende punten: de fiscale PK's worden niet meer in aanmerking genomen; de afstand heeft geen invloed; de bijdrage is verschuldigd zodra de werkgever een voertuig, niet uitsluitend om beroepsdoeleinden, ter beschikking van de werknemer stelt. Als het regeringsamendement wordt goedgekeurd, zal de concrete berekeningsbasis van de solidariteitsbijdrage er als volgt uitzien: het aantal gram CO₂-uitstoot wordt vermenigvuldigd met 9 euro; het bekomen bedrag wordt verminderd met een forfait dat verschilt naargelang de gebruikte brandstof. De elektrische en LPG-voertuigen genieten een voordeelregeling. De solidariteitsbijdrage gaat omlaag indien het voertuig minder dan 130 gram voor benzine, of 115 gram voor diesel, uitstoot. De solidariteitsbijdrage is ook lager voor de elektrische en LPG-voertuigen.

De solidariteitsbijdrage is hoger als de werkgever het voertuig niet aangaf, een juridische constructie op touw had gezet om misbruik te maken van leemten in de wetgeving of een voertuig met hoge CO₂-uitstoot ter beschikking stelt.

Er werden geen prognoses per werkgever opgemaakt. Indien zoals geraamd, 300.000 voertuigen onder die belasting zullen vallen in plaats van de huidige 150.000, zullen sommige werkgevers meer betalen dan nu. De opbrengst van de huidige bijdrage bedroeg 100 miljoen euro. De opbrengst van het nieuwe stelsel wordt op 255,8 miljoen euro geraamd.

Het regeringsamendement dat inhoudt dat de bijdrage niet volgens de klasse maar wel volgens de effectieve uitstoot wordt bepaald, zal de *downsizing* tegengaan. De regering heeft in haar ontwerp van amendement dus al rekening gehouden met het ongewilde effect van de regeling die was uitgewerkt tijdens het begrotingsconclaf. Er wordt geen enkele wijziging in de fiscale reglementering aangebracht.