
CO2-solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens: stik niet in de "reglementitis"

RSZ past interpretatieve bepaling niet retroactief toe

Website RSZ, Algemene onderrichtingen voor de werkgevers 01/2006, nieuwigheden

De werkgever die een voertuig dat ook voor andere dan loutere beroepsdoeleinden wordt gebruikt, rechtstreeks of indirect ter beschikking stelt van zijn werknemer, moet een solidariteitsbijdrage betalen.

In de Programmawet van 27 december 2005 wordt aan het begrip "voertuig ter beschikking gesteld aan de werknemer voor andere dan loutere beroepsdoeleinden" een andere interpretatie gegeven dan tot hertoe door de RSZ toegepast. Ook voertuigen gebruikt voor het collectief vervoer van werknemers (bedrijfsbusjes) zijn volgens die interpretatieve wetsbepaling, op één uitzondering na, onderworpen aan de solidariteitsbijdrage.

Hoewel een interpretatieve bepaling in de regel geldt vanaf het moment waarop de bepaling die ze interpreteert, in werking is getreden (1 januari 2005 volgens de memorie van toelichting bij de Programmawet), meldt de RSZ thans op zijn website dat hij "om billijkheidsredenen" niet retroactief zal overgaan tot regularisaties. Hopelijk brengt de RSZ ook in andere aangelegenheden een zelfde billijkheidsgevoel op...

Solidariteitsbijdrage niet verschuldigd voor collectief vervoer met bedrijfsbusje

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 38, §3^{quater} van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers (Kamer zittingsperiode 2005-2006, nr. 2243/001)

Bij de Kamer is een wetsontwerp ingediend en aangenomen tot uitbreiding van de uitzonderingsbepaling voor het collectief vervoer (bedrijfsbusjes).

Volgens de huidige uitzonderingsbepaling zijn enkel voertuigen die behoren tot de categorie N1 (lichte vrachtauto) en die gebruikt worden voor het collectief vervoer van de werknemers van hun ondernemingen, onder bepaalde voorwaarden, vrijgesteld van de solidariteitsbijdrage.

Het wetsontwerp wil, m.i.v. 1 januari 2005 en dus andermaal retroactief, ook voertuigen die behoren tot de categorie M1 (voertuigen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van passagiers met, naast de zetel van de chauffeur, maximum 8 zitplaatsen) en die gebruikt worden voor het collectief vervoer van de werknemers van hun ondernemingen, onder bepaalde voorwaarden, vrijstellen van de solidariteitsbijdrage.

Omdat die voertuigen meer mogelijkheden bieden voor een ander privé-gebruik dan die welke behoren tot de categorie N1, zijn de voorwaarden die het voertuig moet vervullen om te kunnen worden beschouwd als dienend voor het collectief vervoer van werknemers, strikter.

Het wetsontwerp stelt volgende voorwaarden:

- voor de voertuigen die behoren tot de **categorie M1**:
 - minstens 5 zitplaatsen en maximum 8 zitplaatsen (de zetel van de chauffeur niet inbegrepen),

- naast de chauffeur minstens 3 andere werknemers van de onderneming aanwezig gedurende minstens 80% van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur,
 - het voertuig moet geïdentificeerd zijn als dienend voor het collectief vervoer van werknemers (volgens een nader te bepalen identificatieprocedure),
 - de werkgever bewijst dat er geen ander privé-gebruik van dit voertuig is.
- voor de voertuigen die behoren tot de **categorie N1**:
- naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig gedurende minstens 80% van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur,
- Wanneer het gebruikte voertuig minder dan 3 plaatsen bevat of wanneer de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen uit een enkele zitbank of slechts één rij zitplaatsen bestaat, volstaat het dat, naast de chauffeur, minstens een andere werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80% van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur.
- de werkgever bewijst dat er geen ander privé-gebruik wordt gemaakt van dit voertuig.

In beide gevallen is bovendien vereist dat het gaat om een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners (volgens de RSZ impliceert dit een cao op ondernemings- of sectoraal vlak of een andere reglementering overeengekomen door de sociale partners).

CO2-solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens in geheel onder vuur

Verzoekschrift 27 januari 2006, B.S. 27 februari 2006
 Verzoekschrift 28 juni 2005, B.S. 27 juli 2005

De vzw Sociare en de vzw Davidsfonds hebben bij het Arbitragehof 2 verzoekschriften ingediend tot vernietiging van de CO2-solidariteitsbijdrage in haar huidige vorm.

Volgens de indieners van die verzoekschriften is die bijdrage om meer dan één reden discriminerend. Eén van die redenen is het feit dat voor de bepaling van de bijdrage geen rekening wordt gehouden met de persoonlijke bijdrage van de werknemer. Hierdoor ontstaat volgens hen een onterecht verschil in behandeling naargelang de werknemers

- hun eigen auto gebruiken en een vergoeding krijgen voor verplaatsingen in opdracht, dan wel
- een auto ter beschikking krijgen van hun werkgever en hem een vergoeding betalen voor privé-verplaatsingen.

In geen van beide gevallen geniet de werknemer een voordeel. Toch is de bijdrage in het eerste geval niet verschuldigd maar wel in het tweede geval.

In afwachting van een uitspraak van het Arbitragehof, meldt de vzw Sociare aan de RSZ dat de betalingen door haar leden onder voorbehoud gebeuren. Een goede tip?

Ester Van Oostveldt.

Meer informatie over dit onderwerp is te vinden in het Sociaal Compendium 05-06, hét standaardwerk van het Belgisch arbeids- en socialezekerheidsrecht (www.sociaalcompendium.be)
