

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 april 2016

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 3 juli 1978
betreffende de arbeidsovereenkomsten en
van het Wetboek van de
inkomstenbelastingen 1992,
teneinde een “cheque hypothecair krediet”
of een “huurgeldcheque” te kunnen
toestaan als voordeel in natura**

(ingediend door
mevrouw Laurette Onkelinx c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 avril 2016

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 3 juillet 1978
relative aux contrats de travail et
le Code des impôts sur les revenus 1992,
permettant l'octroi d'un avantage
en nature “chèque crédit hypothécaire”
ou “chèque loyer”**

(déposée par
Mme Laurette Onkelinx et consorts)

SAMENVATTING

Thans geldt krachtens de fiscale wetgeving een heel voordelige fiscale regeling in verband met de bedrijfswagens. De ondernemingen worden er aldus toe aangezet hun werknemers dat voordeel te bieden, terwijl de werknemers zelf geneigd zijn de hun ter beschikking gestelde voertuigen meer te gebruiken dan nodig.

Bedrijfswagens veroorzaken moeilijkheden inzake milieu, levenskwaliteit en economie. Dit wetsvoorstel strekt er derhalve toe een andere vorm van fiscaal voordeel aan te moedigen door de werknemer die het wenst, het recht te verlenen een equivalent voordeel te ontvangen, waarbij een deel van zijn hypothecair krediet of zijn huurgeld wordt betaald.

RÉSUMÉ

Actuellement, la législation fiscale est très intéressante pour ce qui concerne les voitures de sociétés. Les entreprises sont donc incitées à offrir cet avantage à leurs travailleurs et ces derniers à utiliser plus que nécessaire les véhicules mis à leur disposition.

Étant donné les problèmes d'environnement, de qualité de vie et économiques que cela pose, la proposition de loi vise à encourager une autre forme d'avantage, en donnant le droit au travailleur qui le souhaite de recevoir un avantage équivalent sous forme d'intervention dans son crédit hypothécaire ou son loyer.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In onze moderne samenleving wordt de auto al te veel gebruikt. Dat heeft rampzalige gevolgen, zowel voor het milieu en de opwarming van de aarde als voor de verkeersoverlast in de steden.

Het autoverkeer doet de grote steden dichtslippen. Zulks leidt tot vastlopend verkeer op de grote verkeersassen, die nochtans echt belangrijk zijn voor handel en industrie.

Aleen al naar Brussel, onze hoofdstad en een economisch centrum, trekken volgens ramingen dagelijks ongeveer 350 000 personen om er te werken.

Volgens de indieners van dit wetsvoorstel ligt het voor de hand dat de vele bedrijfswagens (650 000 bedrijfswagens, waarvan 400 000 salarismotoren¹) de werknemers aanzetten om met de auto naar het werk te gaan, terwijl er alternatieven bestaan.

De mobiliteit in Brussel is zonder enige twijfel een grote uitdaging.

Een studie van 2008 toont aan hoe groot het probleem is²:

“Sommige van de bovenstaande vaststellingen zijn meer uitgesproken in België en vooral in Brussel:

- wegens het kleine grondgebied van België, de linguïstische situatie van het land en het grote aantal woning-eigenaars (met ongeveer 70 % eigenaars van een eigen woning zit België in de kopgroep van Europa), leggen veel meer pendelaars dan elders lange afstanden af [Montulet e.a., 2008]. In Brussel komt dat fenomeen gedeeltelijk tot uiting in het aantal betrekkingen die door niet-Brusselaars worden ingenomen (bijna 60 %), terwijl het kleinere aandeel eigenaars in het BHG (ongeveer 40 %) tot stadsvlucht kan leiden;

- met 1 motorvoertuig voor minder dan twee inwoners behoort de autodichtheid in Brussel tot de Europese top (...) [in 2010 bezat 64,8 % van de Brusselse gezinnen ten minste één auto (-3,5 procentpunt in 10 jaar tijd) tegenover 82,6 % van de Belgische gezinnen (-1,7 procentpunt) en 87,5 % van de gezinnen in de stadsrand.

¹ Hay Group, *Company Cars Report – Belgium*, 2014.

² M. Hubert, F. Dobruszkes, C. Macharis: “Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel”, Brussels Studies, Synthesenota nr. 1, 2008.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'utilisation de la voiture a pris une place démesurée dans notre société moderne. Cette utilisation entraîne des conséquences désastreuses tant pour l'écologie et le réchauffement climatique que pour l'engorgement des villes.

Le trafic automobile bloque les grandes villes, paralysant ainsi les grands axes de circulation qui sont pourtant si importants pour le commerce et l'industrie.

Pour le seul cas de Bruxelles, capitale et pôle économique, on évalue autour de 350 000 le nombre de navetteurs qui viennent pour y travailler chaque jour.

Pour les auteurs de la présente proposition de loi, il est évident que le phénomène des voitures de société encourage les travailleurs à se déplacer en voiture alors que des alternatives existent (650 000 voitures de société, parmi lesquelles 400 000 voitures/salaires¹).

La mobilité à Bruxelles est sans aucun doute un grand challenge.

Une étude de 2008 montre à quel point le problème est important²:

“Certains des constats ci-dessus sont davantage marqués en Belgique et à Bruxelles en particulier:

- vu l'exiguïté du territoire belge, les particularités linguistiques du pays et le haut taux de propriétaires résidentiels (de l'ordre de 70 %, dans le peloton de tête européen), le taux de navetteurs quotidiens de longue distance y est plus élevé qu'ailleurs [Montulet et al., 2008]; à Bruxelles, la part d'emplois occupés par des non Bruxellois (près de 60 %) reflète en partie ce phénomène, alors que le taux plus faible de propriétaires en RBC (de l'ordre de 40 %) constitue un risque d'exode urbain.

- avec un véhicule pour moins de deux habitants (En 2010, la part de ménages à Bruxelles qui disposait d'au moins une voiture était de 64,8 % (-3,5 points de pourcentage en 10 ans) contre 82,6 % des ménages belges (-1,7 points) et 87,5 % des ménages de la périphérie. La part (environ 11 %) de ménages bruxellois

¹ Hay Group, *Compagny cars report-Belgium*, 2014.

² La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles M. Hubert, F. Dobruszkes, C. Macharis, Brussels studies, Note de synthèse 2008.

Het deel (ongeveer 11 %) van de Brusselse gezinnen dat over twee of meer auto's beschikt, lag bijna driemaal lager dan elders in België: dat wordt onder meer verklaard door Expo '58, waarvoor een uitgebreid wegnnet snel ter beschikking van de bevolking moest worden gesteld op het moment van de "take off" van het autotijdperk, waardoor de bevolking van een eigen wagen begon te dromen [Hubert, 2008]; daardoor ontstond een discrepantie tussen, enerzijds, op sommige plaatsen een zeer uitgebreide wegen- en parkeerinfrastructuur en, anderzijds, de capaciteit van een stad die eigenlijk niet berekend is op intensief wagengebruik."

Die verkeersoverlast, niet alleen in Brussel maar ook in andere grote Belgische steden, heeft aanzienlijke gevolgen voor de volksgezondheid (luchtkwaliteit en opwarming van het klimaat), de levenskwaliteit, of nog de economische activiteit.

Ten eerste heeft het personen- en goederenvervoer over de weg forse repercussies voor de volksgezondheid en de bestrijding van de klimaatopwarming.

Het rapport 2015³ van het Europees Milieuagentschap (EEA) over de luchtkwaliteit maakt de balans op van de blootstelling van de Europese bevolking aan luchtvervuilende stoffen. Het EEA herinnert daarin aan het feit dat de vervoersector een van de belangrijkste bronnen van luchtvervuiling vormt, want die vervuiling draagt bij tot het ontstaan van ernstige ziekten (hartziekten, ademhalingsstoornissen en kanker). Volgens het EEA veroorzaakt de luchtvervuiling in Europa jaarlijks meer dan 430 000 voortijdige sterfgevallen. Het is dus onontbeerlijk bepaalde van de belangrijkste luchtvervuilingsbronnen te beperken door beleidsmaatregelen te treffen en door te investeren in milieuvriendelijker vervoervormen.

Voorts moet de vervoersector meewerken aan de bestrijding van de door de uitstoot van broeikasgassen veroorzaakte klimaatopwarming. In 1990 was de vervoersector (dus afgezien van de uitstoot die gepaard gaat met het internationale zee- en luchtvervoer) goed voor 17,2 % van de totale uitstoot in België; in 2011 nam het aandeel van de vervoersector toe tot 26 % van de totale CO₂-uitstoot in ons land⁴. Om de klimaatverbintenissen van België na te komen, is het dan ook onontbeerlijk in de vervoersector de CO₂-uitstoot terug te dringen.

disposant de deux voitures ou plus était près de trois fois moindre qu'ailleurs en Belgique), le taux de motorisation à Bruxelles est un des plus élevés d'Europe; un élément d'explication est que, grâce à l'Expo 58 notamment, des infrastructures routières performantes ont pu être mises très rapidement à la disposition du public au moment du "take off" automobile et renforcer ainsi le "rêve automobile" [Hubert, 2008]; il en résulte un décalage entre le surdimensionnement des infrastructures routières et de parking à certains endroits et la capacité d'une ville qui, pour une bonne part, n'a pas été conçue pour l'usage de l'automobile."

Cet engorgement, pas seulement de Bruxelles mais également d'autres grandes villes belges, a des conséquences importantes sur la santé publique (qualité de l'air et réchauffement climatique), la qualité de vie ou encore l'activité économique.

Tout d'abord, le transport routier de personnes et de marchandises a des impacts majeurs en termes de santé publique et de lutte contre le réchauffement climatique.

Le rapport 2015³ de l'Agence européenne de l'environnement (AEE) sur la qualité de l'air fait le bilan de l'exposition de la population européenne aux polluants atmosphériques. L'AEE y rappelle que le secteur du transport est l'une des principales sources de polluants atmosphériques. Ces derniers contribuent à l'apparition de maladies graves, telles que des maladies cardiaques, des troubles respiratoires et des cancers. Selon l'AEE, la pollution de l'air cause plus 430 000 décès prématurés en Europe par an. Il est donc indispensable de limiter certaines des principales sources de pollution atmosphérique en menant des politiques et en investissant en faveur de transports plus écologiques.

Le secteur du transport doit également participer à la lutte contre le réchauffement climatique causé par les émissions de gaz à effet de serre. En 1990, le secteur des transports était responsable, hors émissions associées aux transports maritimes et aériens internationaux, de 17,2 % des émissions totales de la Belgique. En 2011, la part du secteur du transport grimpait à 26 % des émissions totales de CO₂ produites dans notre pays⁴. Pour respecter les engagements de la Belgique en matière de Climat, il est dès lors indispensable de réduire les émissions de CO₂ dans le secteur du transport.

³ <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>.

⁴ <http://www.iew.belspip.php?article7505>.

³ <http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>.

⁴ <http://www.iew.belspip.php?article7505>.

Met betrekking tot de aan het wegvervoer gerelateerde uitdagingen inzake volksgezondheid en milieu, is het dus absoluut noodzakelijk dat de overheid alternatieven bevordert om het autogebruik in te perken.

Op het stuk van de levenskwaliteit kan al jarenlang worden vastgesteld dat de grote Belgische steden te maken hebben met een echte stadsvlucht van de middenklasse, weg van dat stedelijk gebied. Er is namelijk een verschuiving naar de stadsranden aan de gang.

Wat Brussel betreft, bevestigen de cijfers van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) die stadsvlucht: het migratiesaldo binnen België is negatief voor Brussel, want de afgelopen jaren bedroeg het -13 000 personen per jaar. Elk jaar verlaten 30 000 mensen Brussel. Er wordt ook vastgesteld dat de vertrekkers meestal paren met kinderen zijn, terwijl de nieuwe Brusselaars jonge studenten zijn.

Brussel is niet de enige stad die te maken krijgt met die feitelijke toestand. Hetzelfde doet zich voor in Charleroi alsook in andere Europese steden (Parijs, Amsterdam of nog Genève), deels om mobiliteitsredenen. De middenklasse voelt zich duidelijk niet langer aangetrokken door het stadsleven, en aarzelt dan ook om voor langere tijd in de stad te wonen (vaak gezinnen met kinderen).

De rechtstreekse gevolgen ervan zijn glashelder, want er ontstaan twee bevolkingsgroepen: enerzijds de gegoede (of zelfs zeer gegoede) groep, die naar de betere wijken trekt, waardoor de vastgoedprijzen stijgen, en anderzijds een arme (of zelfs zeer arme) groep, die elders woont. Die dualiteit draagt er geenszins toe bij dat een duurzame sociale cohesie tot stand komt.

Op economisch vlak, ten slotte, veroorzaakt de grote verkeersdruk op de in- en uitvalswegen van middelgrote en grote steden elke dag opnieuw een verkeersinfarct. Dat leidt tot tijdverlies voor de werknemers en financieel verlies voor de bedrijven. Het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) heeft hierover een zeer interessant artikel gepubliceerd⁵:

“België scoort jaar na jaar slechter in allerlei soorten congestiestatistieken, en stilstaand verkeer hypothekeert jammer genoeg steeds vaker het imago van België als aantrekkelijk investeringsland. De congestiekosten worden op dit ogenblik door de Europese Raad en de OESO geschat op 2 % van ons bruto binnenlands product. Dat betekent dat de files in ons land naar schatting jaarlijks 8 miljard euro kosten. Dat bedrag houdt dan

⁵ <http://vbo-feb.be/nl-BE/Actiedomeinen/Energie-mobiliteit-en-milieu/Mobiliteit/Infarct-van-meer-dan-8-miljard/>.

Au regard des défis sanitaires et environnementaux liés au transport routier, il est donc indispensable que les pouvoirs publics favorisent les alternatives qui permettent de limiter le recours à la voiture.

Au niveau de la qualité de vie on remarque, depuis de nombreuses années, que les grandes villes belges connaissent une véritable fuite de la classe moyenne en dehors de leur territoire. En effet, un déplacement vers des zones périphériques s'opère.

Pour Bruxelles, les chiffres de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse (IBSA) l'attestent: le solde migratoire intra-belge est négatif pour Bruxelles: -13 000 par an ces dernières années. Chaque année, ce sont 30 000 personnes qui quittent Bruxelles. On remarque également que les ménages sortants sont en majorité des couples avec enfants, alors que les ménages entrants sont des jeunes étudiants.

Bruxelles n'est pas la seule victime de cet état de fait: Charleroi, ou même d'autres villes européennes comme Paris, Amsterdam ou Genève subissent le même sort, en partie pour des raisons de mobilité. En clair, la classe moyenne n'est plus attirée par la vie en ville et hésite dès lors à s'installer durablement en ville (souvent les familles avec enfants).

Les conséquences directes sont simples: il y a deux “types de population” qui s'installent, une population aisée, voire très aisée, qui vit dans de beaux quartiers en faisant grimper les prix de l'immobilier et une population pauvre, voire très pauvre, qui habite ailleurs. Cette dualité n'aide pas à installer une cohésion sociale durable.

Enfin, au niveau économique, la forte densité de circulation aux entrées et aux sorties des moyennes et grandes villes entraîne chaque jour une paralysie de la circulation. Il en découle une perte de temps pour les travailleurs et une perte d'argent pour les entreprises. Sur ce point, la Fédération des Entreprises de Belgique (FEB) a publié un article particulièrement intéressant⁵:

“La Belgique score chaque année plus mal dans diverses statistiques relatives à la congestion, et la paralysie du trafic hypothèque malheureusement de plus en plus souvent son image comme terre d'investissement attrayante. Le Conseil européen et l'OCDE estiment les coûts de la congestion à 2 % de notre produit intérieur brut. Cela signifie que les files coûteraient chaque année 8 milliards EUR dans notre pays. Et ce montant

⁵ <http://vbo-feb.be/fr-be/Dossiers/Energie-mobilite-environnement/Mobilite/La-congestion-coute-plus-de-8-milliards-/>.

nog geen rekening met heel wat indirecte kosten die nog moeilijker te becijferen zijn, zoals bijvoorbeeld de invloed van de monsterfiles op de gezondheid van de mensen. De negatieve impact van de verkeersellende laat zich voelen in alle geledingen van de economie. De mobiliteitsproblemen zijn al lang niet meer alleen het probleem van productiesectoren die voor hun goederen afhankelijk zijn van transport, maar ook van dienstensectoren, wiens werknemers in de file staan of wiens buitenploegen niet tot bij de klanten geraken. Daarnaast wordt bij de zoektocht naar oplossingen het schrijnend gebrek aan efficiëntie van de andere vervoersmodaliteiten steeds duidelijker.”

De indieners van dit wetsvoorstel stellen ook vast dat in de Westerse landen de huisvestingskosten al minstens vijftig jaar steeds zwaarder zijn gaan doorwegen in het gezinsbudget.

Een van de oorzaken is wellicht het feit dat ons maatschappijmodel ertoe heeft geleid dat het thans minder duur is om zich te verplaatsen: mobiliteitsinfrastructuur die volledig (wegen) of gedeeltelijk (openbaar vervoer) wordt gesubsidieerd, parkeergelegenheid langs de weg en fiscale stimulansen voor bedrijfswagens. De bedrijfswagen is uitgegroeid tot een ongezien voordeel voor de werknemer. De belastingregeling in verband met bedrijfswagens is uitermate gunstig. Dit wordt bevestigd in diverse studies van de OESO en van de Europese Commissie. Voor de werknemer is dit voordeel natuurlijk een goede zaak. Wie over een bedrijfswagen beschikt, heeft er bijgevolg baat bij zich met zijn gezin ver van zijn werkplaats te vestigen en de bedrijfswagen te gebruiken om de trajecten af te leggen, want het is er goedkoper wonen en de reiskosten worden voor een deel gesubsidieerd. Voor de begunstigde is het overigens, in absolute cijfers, veel interessanter te opteren voor een bedrijfswagen dan voor een openbaarvervoersabonnement.

Gelet op het voorgaande wensen de indieners van het wetsvoorstel een alternatief te bieden voor de bedrijfswagen. De bedoeling van dit wetsvoorstel bestaat er niet in het fiscaal voordeel van bedrijfswagens uit te hollen, maar veeleer de begunstigde een alternatief aan te reiken dat financieel even interessant is. Concreet strekt deze tekst ertoe de bedrijven – zowel de overheidsbedrijven als de privébedrijven – ertoe te verplichten een “woonbedrag” toe te kennen als alternatief voor de bedrijfswagen; het zou gaan om een voordeel van alle aard waarmee het bedrijf kan bijdragen in de terugbetaling van een hypothecaire lening of in de betaling van de huur van een woning, in plaats van een leasingwagen te geven.

ne tient pas compte d'innombrables coûts indirects bien plus difficiles à chiffrer, comme l'influence des embouteillages sur la santé humaine. L'impact négatif des embarras de circulation se fait sentir dans toutes les composantes de l'économie. Depuis longtemps, les problèmes de mobilité n'affectent plus uniquement les secteurs de production, dont les marchandises doivent être transportées: ils touchent aussi les secteurs des services, dont les travailleurs sont bloqués dans les embouteillages ou dont les équipes externes n'arrivent pas chez les clients. De plus, lorsque l'on recherche des solutions, l'inefficacité criante des autres modes de transport est de plus en plus manifeste.”

Les auteurs de la présente proposition de loi constatent également que la part du coût du logement ne cesse de grimper dans le panier des ménages depuis au moins 50 ans en occident.

Parmi les causes, il y a sans doute le fait que notre modèle de société a poussé à réduire le coût des déplacements: infrastructures de mobilité subsidiées totalement (voiries) ou partiellement (transports en commun), parking en voirie ou encore fiscalité incitative pour les voitures de société. La voiture de société est devenue un avantage incomparable pour le travailleur. Son traitement fiscal est extrêmement favorable. Différentes études de l'OCDE et de la Commission européenne mettent l'accent sur le caractère très avantageux du régime fiscal des voitures de sociétés. Cet avantage est positif, évidemment, pour le travailleur. Il apparaît dès lors plus rationnel pour le bénéficiaire de choisir de s'établir avec sa famille loin de son lieu de travail en utilisant une voiture de société pour faire les trajets. En effet, l'espace pour se loger y est meilleur marché et les coûts de déplacement sont en partie subsidiés. De plus, pour le bénéficiaire, il est beaucoup plus avantageux, en valeur absolue, d'accepter une voiture de société que d'avoir un abonnement de transports en commun.

Face à tous ces constats, les auteurs de la proposition de loi veulent permettre une alternative à la voiture de société. L'objectif de la présente proposition de loi n'est pas de mettre en péril l'avantage fiscal de la voiture de société mais plutôt de proposer au bénéficiaire une alternative toute aussi intéressante financièrement. Concrètement, la proposition de loi vise à obliger les entreprises, publiques ou privées, à accorder une allocation “logement” alternative à la voiture de société. Un avantage de toute nature permettant à l'entreprise d'intervenir dans le remboursement d'un prêt hypothécaire ou dans la location d'un bien immobilier à la place d'un leasing voiture.

Wie over een bedrijfswagen beschikt, zou het bedrag van het op die manier toegekende voordeel worden meegedeeld, zodat hij zijn werkgever eventueel kan vragen dat bedrag om te zetten in een waarde in geld, om het te gebruiken bij de terugbetaling van zijn hypothecaire lening of bij de betaling van zijn huur. Met deze regeling blijft die “verworvenheid” van de begunstigde overeind en wordt tegelijk de kans geboden die te vervangen door iets wat even interessant is. Als voorwaarde zou uiteraard gelden dat de woning de begunstigde als hoofdverblijfplaats dient.

Het dient opgemerkt dat de werkgever nu al de mogelijkheid heeft zijn personeels- of directieleden een lening tegen voordelige voorwaarden toe te kennen (renteloos of met lage rentevoet). Een renteloze lening of een lening tegen verminderd rentetarief is een voordeel van alle aard, dat onderworpen is aan belasting. Die alternatieven komen niet even vaak voor als de bedrijfswagen, die zeer in trek is, zowel bij werkgevers als bij werknemers.

Het opzet van dit wetsvoorstel verschilt van de lening die de werkgever verstrekt: in dit geval willen de indieners dat het voordeel kan worden verleend, ook als de lening al werd toegekend door een financiële instelling.

Indien het voordeel ten slotte een hypothecaire lening betreft, en geen huur, mag in geen geval het bedrag dat in de belastingaangifte als hypothecaire lening kan worden afgetrokken, worden verminderd. Deze bepaling moet worden besproken met de gewesten, die ter zake bevoegd zijn.

Le bénéficiaire d'un véhicule de société se verrait notifier le montant de l'avantage accordé grâce à la voiture et aurait la possibilité de demander à son employeur de convertir en valeur absolue le montant de l'avantage pour qu'il soit injecté mensuellement dans le remboursement de son prêt hypothécaire ou dans le paiement de son loyer. Ce mécanisme permet de garantir cet “acquis” du bénéficiaire tout en permettant de le remplacer par quelque chose d'aussi intéressant. La condition serait bien entendu que le logement serve de domicile à titre principal au bénéficiaire.

À noter qu'il existe déjà, également, la possibilité pour l'employeur d'octroyer un prêt à des conditions avantageuses (sans intérêt ou à un taux réduit) à tout membre de son personnel ou à l'un de ses dirigeants. L'absence d'intérêt ou un taux d'intérêt réduit constitue un avantage de toute nature soumis à l'impôt. Ces alternatives ne sont pas aussi fréquentes que la voiture de société qui est très populaire tant dans le chef de l'employeur que de l'employé.

L'idée de la présente proposition de loi diffère du prêt accordé par l'employeur: dans ce cas-ci, les auteurs veulent que l'avantage puisse être octroyé même si le prêt a déjà été accordé par un établissement financier.

Enfin, si l'avantage concerne un prêt hypothécaire, et non un loyer, il ne peut en aucun cas diminuer le montant de déduction accordé pour les prêts hypothécaires dans la déclaration fiscale. Cette disposition devra être discutée avec les Régions qui sont compétentes pour cette matière.

Laurette ONKELINX (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 20 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, waarvan de huidige tekst § 1 zal vormen, wordt aangevuld met de volgende § 2:

“§ 2. Op verzoek van de werknemer kan het voordeel dat bestaat in de volledige of gedeeltelijke terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen worden vervangen door een tegemoetkoming van de werkgever,

— hetzij in de interesten en de betalingen voor de aflossing of de wedersamenstelling van een hypothecaire lening of in de bijdragen betaald ter uitvoering van een levensverzekeringscontract dat uitsluitend dient voor het wedersamenstellen of het waarborgen van een dergelijke hypothecaire lening die specifiek is gesloten door de werknemer om een enige eigen woning te verwerven of te behouden op het moment van betaling;

— hetzij in de huurprijs van de woning van de werknemer, die geen andere woning bezit, en dit voor een absolute waarde die gelijk is aan het voornoemde voordeel.

Indien de begunstigde een hypothecaire lening terugbetaalt en kiest voor het voornoemde voordeel, wordt het bedrag maandelijks gestort aan zijn kredietinstelling of zijn verzekeringsonderneming.

Indien de begunstigde huur betaalt en kiest voor het voornoemde voordeel, wordt het bedrag maandelijks gestort op de rekening van de eigenaar van het gehuurde goed.”

Art. 3

Artikel 36 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, het laatst gewijzigd bij de wet van 21 december 2013, wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Wanneer de begunstigde gebruik maakt van het recht bedoeld in artikel 20, § 2, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, wordt het voordeel van alle aard vastgesteld alsof hij gekozen had

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 20 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, dont le texte actuel formera le § 1^{er}, est complété par le § 2 suivant:

“§ 2 À la demande du travailleur, l'avantage consistant à la mise à disposition totale ou partielle d'une voiture de société est remplacé par une intervention de l'employeur,

— soit sur les intérêts et les sommes affectés à l'amortissement ou à la reconstitution d'un emprunt hypothécaire ou les cotisations payées en exécution d'un contrat d'assurance-vie qui sert exclusivement à la reconstitution ou à la garantie de cet emprunt hypothécaire spécifiquement contracté en vue d'acquérir ou de conserver l'habitation propre et unique du travailleur au moment où les dépenses sont faites;

— soit sur le montant du loyer relatif au logement propre et unique du travailleur, et ce pour une valeur absolue identique à l'avantage précité.

Si le bénéficiaire rembourse un emprunt hypothécaire et opte pour l'avantage précité, le montant est versé mensuellement auprès de son établissement de crédit ou de son entreprise d'assurances.

Si le bénéficiaire paie un loyer et opte pour l'avantage précité, le montant est versé mensuellement sur le compte du propriétaire du bien loué.”

Art. 3

L'article 36 du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 21 décembre 2013, est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3 Lorsque bénéficiaire fait usage du droit visé à l'article 20, § 2, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, l'avantage de toute nature est déterminé comme s'il avait opté pour le bénéfice de

voor het voordeel als bedoeld in § 2, overeenkomstig de door de Koning bepaalde voorwaarden.”.

Art. 4

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2017.

3 maart 2016

l'avantage visé au § 2, conformément aux critères déterminés par le Roi.”.

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

3 mars 2016

Laurette ONKELINX (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)