

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 octobre 2021

PROJET DE LOI**organisant le verdissement fiscal et
social de la mobilité****(art. 25 et 26)****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES, DE L'EMPLOI ET
DES PENSIONS
PAR
MME **Nahima LANJRI****SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion	5
III. Votes.....	10

*Voir:*Doc 55 **2170/ (2020/2021):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture (Finances).
- 004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 oktober 2021

WETSONTWERP**houdende fiscale en
sociale vergroening van de mobiliteit****(art. 25 en 26)****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR SOCIALE ZAKEN, WERK
EN PENSIOENEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nahima LANJRI****INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Bespreking.....	5
III. Stemmingen	10

*Zie:*Doc 55 **2170/ (2020/2021):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing (Financiën).
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

05369

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Marie-Colline Leroy

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Björn Anseeuw, Wim Van der Donckt, Valerie Van Peel
Ecolo-Groen	Cécile Cornet, Marie-Colline Leroy, Evita Willaert
PS	Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Sophie Thémont
VB	Ellen Samyn, Hans Verreyt
MR	Christophe Bombled, Florence Reuter
CD&V	Nahima Lanjri
PVDA-PTB	Nadia Moscufo
Open Vld	Tania De Jonge
Vooruit	Anja Vanrobaeys

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Frieda Gijbels, Sigrid Goethals, Katrien Houtmeyers, Wouter Raskin
Barbara Creemers, Laurence Hennuy, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Leslie Leoni, Eliane Tillieux, Philippe Tison
Ortwin Depoortere, Dominiek Sneppe, Frank Troosters
Daniel Bacquellaine, Denis Ducarme, Vincent Scourneau
Nathalie Muylle, Els Van Hoof
Gaby Colebunders, Sofie Merckx
Maggie De Block, Egbert Lachaert
Vicky Reynaert, Gitta Vanpeborgh

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

cdH	Catherine Fonck
-----	-----------------

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 25 et 26 du présent projet de loi au cours de sa réunion du 9 septembre 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Frank Vandenbroucke, vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, explique que le projet de loi à l'examen a pour ambition de rendre la mobilité plus verte en encourageant l'utilisation de véhicules "zéro émission". La plupart des mesures qui font partie du projet de loi à l'examen sont de nature fiscale et seront traitées par le ministre des Finances au sein de la commission des Finances et du Budget.

Le titre 3, qui comprend les articles 25 et 26, contient les mesures sociales pour lesquelles le ministre est compétent.

Sur le plan de la sécurité sociale, l'avantage lié à l'utilisation d'une voiture de société est exclu de la notion de rémunération salariale, de sorte qu'il est libre de toute cotisation sociale. En revanche, l'employeur est redevable d'une cotisation de solidarité spécifique si la voiture est utilisée à des fins autres que purement professionnelles.

La cotisation due par l'employeur est calculée sur la base d'une formule dans laquelle les émissions de CO₂ déterminent la hauteur de la cotisation. Il existe différentes formules selon que le véhicule roule à l'essence, au diesel ou au GPL.

Une cotisation forfaitaire minimale de 20,83 euros par mois est toujours exigée. Il s'agit d'un montant hors index, qui est indexé annuellement. Pour l'année 2021, cette cotisation s'établit ainsi à 27,54 euros par mois.

Cette cotisation minimale est toujours due pour les voitures à propulsion électrique.

Le projet de loi à l'examen prévoit une forte augmentation de cette cotisation à charge de l'employeur. À partir du 1^{er} juillet 2023, la cotisation calculée sera multipliée par un facteur de 2,25. Plus tard, elle sera multipliée par un facteur de 2,75 (à partir du 1^{er} janvier 2025), par un facteur de 4,00 (à partir du 1^{er} janvier 2026) et par un facteur de 5,50 (à partir du 1^{er} janvier 2027).

Cette forte augmentation de la cotisation est destinée à créer un effet dissuasif. Les augmentations s'appliqueront d'ailleurs non seulement aux voitures

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 25 en 26 van het onderhavige wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 september 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Dhr. Frank Vandenbroucke, vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, geeft aan dat huidig wetsontwerp als ambitie heeft om de mobiliteit te vergroenen door het gebruik van emissievrije wagens aan te moedigen. De meeste maatregelen die deel uitmaken van dit wetsontwerp zijn fiscaal en zullen door de minister van Financiën in de commissie voor Financiën en Begroting worden behandeld.

Titel 3 dat de artikelen 25 en 26 omvat, bevat de sociale maatregelen waarvoor de minister bevoegd is.

Het voordeel van het gebruik van een bedrijfswagen is uitgesloten van het loonbegrip voor de sociale zekerheid zodat hierop geen sociale bijdragen zijn verschuldigd. De werkgever is echter wel een specifieke solidariteitsbijdrage verschuldigd indien de wagen wordt gebruikt voor andere dan louter alleen beroepsdoeleinden.

De werkgeversbijdrage die verschuldigd is wordt berekend op basis van een formule waarbij de CO₂-uitstoot de hoogte van de bijdrage bepaalt. Er zijn verschillende formules naargelang het voertuig met benzine, diesel of LPG wordt aangedreven.

Er is steeds een minimale bijdrage van 20,83 euro per maand verschuldigd. Het gaat om een niet-geïndexeerd bedrag dat jaarlijks wordt geïndexeerd. Voor het jaar 2021 gaat het om 27,54 euro per maand.

Voor elektrisch aangedreven wagens is steeds deze minimumbijdrage verschuldigd.

Het wetsontwerp dat voorligt voorziet in een sterke toename van deze werkgeversbijdrage. Zo zal vanaf 1 juli 2023 de berekende bijdrage vermenigvuldigd worden met een factor 2,25. Vanaf 1 januari 2025 wordt de berekende bijdrage vermenigvuldigd met een factor 2,75, vanaf 1 januari 2026 met factor 4,00 en vanaf 1 januari 2027 met een factor 5,50.

Dit is een sterke stijging van de verschuldigde bijdrage om een ontmoedigend effect te creëren. De verhogingen zullen trouwens niet alleen van toepassing

de société qui seront mises en circulation à partir des dates mentionnées, mais aussi à celles qui seront déjà en circulation à ce moment-là.

Le motif principal de la réforme n'est pas tant de générer des recettes supplémentaires – bien que cela soit toujours bienvenu – mais surtout d'entraîner un changement de comportement. C'est pourquoi l'effet de la mesure est étalé sur plusieurs années. En outre, tous les véhicules qui auront été achetés, loués ou pris en leasing avant le 1^{er} juillet 2023 sont exclus de ces augmentations.

Ces dispositions transitoires généreuses ont pour but d'éviter aux employeurs d'être confrontés de manière inattendue à une forte augmentation des coûts et de leur permettre de faire à temps la transition vers une offre de voitures de société à propulsion électrique de manière à éviter la forte augmentation des cotisations. Le recours accru à d'autres moyens de transport est évidemment encore plus souhaitable.

Nous nous attendons donc à ce que cette mesure prise au niveau de la sécurité sociale, en plus des mesures fiscales, encourage l'utilisation de véhicules "zéro émission", de sorte qu'à un moment donné, toutes les voitures de société soient sans émissions.

Mais si toutes les voitures de société deviennent des véhicules sans émissions, cela signifie également que la mise à disposition d'une voiture de société deviendra moins chère pour l'employeur, puisque seule une cotisation minimale sera due pour une voiture électrique. Par conséquent, l'attrait de la voiture de société en tant que forme de rémunération alternative deviendrait encore plus fort qu'aujourd'hui, ce qui pourrait conduire à la mise à disposition d'un nombre encore plus important de voitures de société. Avec, pour conséquence, une augmentation des embouteillages.

Pour contrecarrer cet effet, la cotisation minimale à la sécurité sociale sera également majorée. L'objectif de cette augmentation est de faire en sorte que la cotisation moyenne pour une voiture de société reste aussi élevée à l'avenir qu'elle l'est aujourd'hui. En supposant que le nombre de voitures de société demeure inchangé, cela garantira également que les recettes totales de cette cotisation restent inchangées pour la sécurité sociale.

Il va de soi que l'augmentation de la cotisation minimale pour les véhicules sans émissions est nettement moins importante que pour les véhicules polluants.

Enfin, le projet de loi apporte deux autres modifications mineures à la réglementation concernant la cotisation sociale liée aux voitures de société. Le texte apporte

zijn op de bedrijfswagens die vanaf de vermelde data in omloop komen maar ook op deze die op dat moment al in roulatie zijn.

Het hoofdmotief van de hervorming is niet zozeer om extra inkomsten te genereren – al zijn die altijd welkom natuurlijk – maar vooral om een gedragseffect te genereren. Vandaar dat de werking van de maatregel gespreid is over verschillende jaren. Bovendien worden alle wagens die aangekocht, gehuurd of geleased zijn voor 1 juli 2023 uitgesloten van deze verhogingen.

Deze ruime overgangsregelingen vermijden dat werkgevers onverwacht worden geconfronteerd met fors oplopende kosten en laat toe dat ze tijdig omschakelen naar het aanbieden van elektrisch aangedreven bedrijfswagens om zo de sterk toegenomen bijdragen te vermijden. Nog meer te verkiezen is natuurlijk dat het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen stijgt.

We verwachten dus dat deze maatregel binnen de sociale zekerheid, samen met de fiscale maatregelen, het gebruik van emissievrije wagens zal aanmoedigen en dat op een bepaald ogenblik alle bedrijfswagens emissievrij zullen zijn.

Maar als alle bedrijfswagens emissievrij zullen zijn dan zal dat ook als gevolg hebben dat het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen goedkoper wordt voor de werkgever. Voor een elektrische wagen wordt immers slechts een minimumbijdrage betaald. Dit zou als gevolg hebben dat de aantrekkelijkheid van een bedrijfswagen als alternatieve verloningvorm nog groter wordt dan vandaag het geval is waardoor mogelijks meer bedrijfswagens ter beschikking zullen worden gesteld. Met meer files tot gevolg.

Om dit effect tegen te gaan zal ook de minimumbijdrage voor de sociale zekerheid verhoogd worden. Het opzet van deze verhoging is om ervoor te zorgen dat de bijdrage voor een bedrijfswagen gemiddeld even hoog blijft in de toekomst als vandaag. In de veronderstelling dat het aantal bedrijfswagens ongewijzigd blijft, zorgt dit er ook voor dat de opbrengst van de bijdrage in zijn totaliteit voor de sociale zekerheid ongewijzigd blijft.

De toename van de minimumbijdrage voor de emissievrije wagens is vanzelfsprekend veel minder groot als deze voor de vervuillende wagens.

Tot slot bevat het wetsontwerp nog twee kleine wijzigingen aan de regelgeving over de sociale bijdrage voor de bedrijfswagens. Zo wordt de omschrijving van

en effet des précisions en ce qui concerne les véhicules roulant au gaz et corrige en outre le mécanisme d'indexation applicable à ces véhicules.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Björn Anseeuw (N-VA) constate que le projet met en place une hausse globale, d'ici à 2026, des charges sociales sur les voitures de société, avec un premier relèvement du taux des cotisations dès le 1^{er} juillet 2023. Encore heureux que l'objectif budgétaire ne soit pas – comme l'indique le ministre – l'objectif premier du projet!

S'il soutient dans son principe une politique visant à lutter contre les véhicules les plus polluants, l'orateur s'interroge néanmoins sur le caractère réaliste d'un basculement intégral du parc automobile à l'électricité d'ici 2026, ce que sous-tend le présent projet.

Sera-t-il techniquement possible de migrer vers le tout-électrique d'ici 2026? Qu'en est-il de l'infrastructure et, en particulier, des bornes de rechargement? Il est inutile de souligner que tout le monde n'a pas la faculté d'installer – à ses frais – une borne de rechargement privative, sauf à envisager une privatisation partielle de la voirie. Pour de nombreux salariés et indépendants, la voiture de société est incontournable sur le plan de la mobilité, tout en représentant actuellement une partie fiscalement et socialement avantageuse de leur rémunération. L'orateur craint qu'ils ne seront pas tous en mesure de passer à la mobilité électrique et que certains soient lourdement pénalisés par le texte à l'examen.

De facto, la réforme du régime des voitures de société impliquera une lourde augmentation des charges sociales et fiscales, pour tout véhicule acquis ou pris en leasing après le 1^{er} juin 2023. Quelle est l'augmentation des recettes sociales attendue de cette réforme? Pourquoi la réforme du budget mobilité – annoncée par le gouvernement – ne figure-t-elle pas dans le projet de loi?

Mme Cécile Cornet (Ecolo-Groen) rappelle la part importante du transport routier dans les émissions de CO₂ et souligne que les voitures de société représentent 20 % du parc automobile: il est essentiel d'agir contre ce mode de déplacement polluant tout en veillant à l'impact sur le financement de la sécurité sociale.

de wagens die aangedreven worden op gas vervolledigd en wordt ook het indexeringsmechanisme voor de op gas aangedreven wagens gecorrigeerd.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Björn Anseeuw (N-VA) stelt vast dat het wetsontwerp ertoe strekt tegen 2026 een algemene verhoging van de sociale lasten voor bedrijfswagens in te stellen, waarbij het bijdragepercentage op 1 juli 2023 voor een eerste keer zou worden verhoogd. Nog een geluk dat de begrotingsdoelstelling niet de voornaamste doelstelling van het wetsontwerp is, zoals de minister heeft aangegeven!

De spreker staat weliswaar achter het principe van een beleid dat gericht is tegen de meest vervuulende voertuigen, maar vraagt zich af of het wel realistisch is om tegen 2026 volledig over te stappen naar een elektrisch wagenpark, wat de achterliggende gedachte van dit wetsontwerp is.

Is de overstap naar een volledig elektrisch wagenpark tegen 2026 technisch gezien wel haalbaar? Hoe zit het met de infrastructuur, en in het bijzonder met de laadpalen? Het is onnodig te beklemtonen dat niet iedereen de mogelijkheid heeft om – op eigen kosten – een eigen laadpaal te installeren, tenzij een deel van de openbare weg zou worden geprivatiseerd. Voor veel werknemers en zelfstandigen is de bedrijfswagen onmisbaar voor hun mobiliteit. Bovendien vormt dat voertuig thans een fiscaal en sociaal voordelig bestanddeel van het loon. De spreker vreest dat niet iedereen zal kunnen overstappen naar elektrische mobiliteit en dat sommigen als gevolg van dit wetsontwerp zwaar zullen worden gepenaliseerd.

De hervorming van het stelsel voor bedrijfswagens zal *de facto* leiden tot een aanzienlijke verhoging van de sociale en fiscale lasten voor elk voertuig dat vanaf 1 juni 2023 wordt aangekocht of geleased. Welke verhoging van de sociale ontvangsten wordt van die hervorming verwacht? Waarom gaat het in het wetsontwerp niet over de door de regering aangekondigde hervorming van het mobiliteitsbudget?

Mevrouw Cécile Cornet (Ecolo-Groen) wijst op het aanzienlijke aandeel van het wegvervoer in de CO₂-uitstoot en benadrukt dat de bedrijfswagens 20 % van het wagenpark vertegenwoordigen: er moet absoluut iets worden gedaan tegen die vervuulende vervoerswijze, al moet men tegelijk toezien op de weerslag op

Le présent projet de loi répond adéquatement à ces préoccupations.

M. Jean-Marc Delizée (PS) souligne que, pour l'essentiel, le débat sur le verdissement du parc des voitures de société se mène en commission des Finances et du Budget, laquelle est saisie du volet fiscal du dossier ainsi que de la majeure partie des dispositions du projet de loi à l'examen.

En ce qui concerne la présente commission, les deux articles du projet dont elle est saisie parviennent à réaliser un équilibre entre les enjeux climatiques et les besoins de financement de la sécurité sociale; les cotisations sociales sont fixées à un niveau acceptable pour la sécurité sociale et suffisamment incitatif aux fins du verdissement du parc des voitures de société.

Mme Ellen Samyn (VB) relève l'importante augmentation de la charge parafiscale qu'entraîneront les articles 25 et 26 du présent projet de loi; cette augmentation frappera d'ailleurs également les véhicules électriques. Le projet tient-il compte de la hausse de la consommation d'électricité qui accompagnera le verdissement du parc des voitures de société? N'y a-t-il pas également un risque que la facture d'électricité s'envole? Quel en sera l'impact pour les salariés les plus modestes?

En raison de toutes ces incertitudes, l'oratrice indique qu'elle ne soutiendra pas les articles en projet.

Mme Florence Reuter (MR) rappelle que le gouvernement s'est accordé sur un verdissement du parc des voitures de société, d'ici 2026, qui impacte aussi peu que possible le pouvoir d'achat des salariés et les charges des entreprises. C'est cet équilibre que réalise le projet de loi à l'examen. Celui-ci s'inscrit dans la continuité de mesures prises par le gouvernement précédent, avec l'initiative *cash for car* et la mise en place du budget mobilité.

L'intervenante souhaite des précisions en ce qui concerne les travailleurs salariés qui ne bénéficient pas d'une voiture de société: leur budget mobilité sera-t-il adapté? Quelles sont, de manière générale, les orientations du gouvernement en ce qui concerne ce budget mobilité?

Pour *Mme Nahima Lanjri (CD&V)*, cette mesure de verdissement du parc des voitures de société s'inscrit dans le cadre de la politique de lutte contre le réchauffement climatique, et impose à tous un effort partagé, notamment pour ceux qui bénéficient de l'avantage fiscal et social lié aux voitures de société. Le projet constitue

de financement van de sociale zekerheid. Dit wetsontwerp zou op gepaste wijze een antwoord bieden op die bezorgdheden.

De heer Jean-Marc Delizée (PS) benadrukt dat het debat over de vergroening van het bedrijfswagenpark hoofdzakelijk wordt gevoerd in de commissie voor de Financiën en de Begroting, die bevoegd is voor het fiscale aspect van het dossier en voor de meeste bepalingen van dit wetsontwerp.

Wat deze commissie betreft, strekken de twee artikelen van het wetsontwerp waarvoor ze bevoegd is tot een evenwicht tussen de klimaatuitdagingen en de behoeften inzake de financiering van de sociale zekerheid; de sociale bijdragen worden vastgesteld op een voor de sociale zekerheid aanvaardbaar niveau dat tegelijk voldoende aanzet tot de vergroening van het bedrijfswagenpark.

Mevrouw Ellen Samyn (VB) wijst op de aanzienlijke verhoging van de parafiscale last als gevolg van de artikelen 25 en 26 van dit wetsontwerp; die verhoging zal trouwens ook de elektrische voertuigen treffen. Houdt het wetsontwerp rekening met de verhoging van het elektriciteitsverbruik waarmee de vergroening van het bedrijfswagenpark gepaard zal gaan? Is er ook geen risico dat de elektriciteitsfactuur sterk zal stijgen? Wat zullen de gevolgen zijn voor de laagste lonen?

Vanwege al die onzekerheden wijst de spreekster erop dat ze de ontworpen artikelen niet zal steunen.

Mevrouw Florence Reuter (MR) herinnert eraan dat de regering heeft afgesproken het bedrijfswagenpark te vergroenen tegen 2026, waarbij de impact op de koopkracht van de werknemers en op de financiële belasting voor de bedrijven zo klein mogelijk moet zijn. Het ter bespreking voorliggend wetsontwerp brengt dat evenwicht tot stand. Het sluit aan bij eerdere maatregelen van de vorige regering, zoals de *cash for car*-regeling en de invoering van het mobiliteitsbudget.

De spreekster vraagt verduidelijking met betrekking tot de werknemers die geen bedrijfswagen hebben: zal hun mobiliteitsbudget worden aangepast? Welke koers wil de regering meer algemeen met betrekking tot dit mobiliteitsbudget varen?

Voor *mevrouw Nahima Lanjri (CD&V)* maakt deze maatregel om het bedrijfswagenpark te vergroenen deel uit van een beleid dat de klimaatverandering wil aanpakken, en moet iedereen zijn deel van de inspanning leveren, onder meer degenen die het fiscale en sociale voordeel genieten dat met een bedrijfswagen

à la fois un incitant en vue d'aboutir à un parc de voitures de société "zéro émission" et un incitant pour les salariés à opter, lorsque c'est possible, pour d'autres moyens de transport.

M. Gaby Colebunders (PVDA-PTB) souligne également que le présent débat est l'accessoire de la discussion qui se tient en commission des Finances. Les articles à l'examen dans la présente commission relèvent à ses yeux d'une forme de *greenwashing*, en ce qu'ils ne visent pas véritablement à promouvoir une mobilité durable. Il conviendrait, dans une telle optique, d'investir massivement dans les transports publics, option que le gouvernement ne semble pas avoir retenue, préférant les présentes mesures, peu efficaces mais très coûteuses: faut-il rappeler que les voitures de société représentent un manque à gagner de 1,5 milliard de recettes fiscales et sociales? Le régime des voitures de société est en outre inéquitable, ne concernant que 20 % des travailleurs.

L'intervenant insiste sur la nécessité d'organiser des auditions sur le régime des voitures de société, que ce soit en commission des Finances ou ailleurs.

Pour *Mme Tania De Jonge (Open Vld)* également, le volet social n'est qu'un élément de ce dossier, l'essentiel des enjeux se situant au niveau de la fiscalité. C'est une question d'autant plus sensible que la pression fiscale et parafiscale est, comme chacun le sait, particulièrement élevée en Belgique. On ne peut sacrifier le moyen alternatif de rémunération que constitue la voiture de société sur l'autel de la lutte contre le réchauffement climatique.

Ce projet tend à un équilibre.

Personne ne peut nier les effets indésirables d'un parc de voitures de société vieillissant et polluant. Le projet entend encourager et accélérer le verdissement de ce parc, pour diminuer – et à terme supprimer – les émissions de CO₂.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) considère que le projet constitue une étape vers une mobilité plus durable, tout en préservant le financement de la sécurité sociale. Le mécanisme retenu constitue par ailleurs également une incitation pour que les salariés optent pour d'autres moyens de transport.

B. Réponse du ministre

M. Frank Vandenbroucke, vice-premier ministre et ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, note qu'un consensus semble se dégager *a minima* pour dire que le parc des voitures de société doit contribuer à

samengaat. Het wetsontwerp is een stimulans om tot een "emissieloos" bedrijfswagenpark te komen en moet tegelijkertijd de werknemers ertoe aansporen zo mogelijk voor andere vervoersmiddelen te kiezen.

De heer Gaby Colebunders (PVDA-PTB) benadrukt eveneens dat dit debat parallel verloopt met de bespreking die thans in de commissie voor Financiën wordt gevoerd. De artikelen die in deze commissie worden besproken, zijn volgens hem een vorm van *greenwashing*, aangezien ze er niet echt toe strekken duurzame mobiliteit te bevorderen. Uit dat oogpunt ware het beter massaal in het openbaar vervoer te investeren. Blijkbaar heeft de regering daarvoor niet geopteerd en verkiest ze deze weinig doeltreffende maar zeer dure maatregelen; moet het nog gezegd dat de bedrijfswagens de Staat zo'n 1,5 miljard euro aan gedeelde fiscale en sociale ontvangsten kosten? Daarenboven is de bedrijfswagenregeling niet billijk, aangezien ze voor slechts 20 % van de werknemers geldt.

De spreker dringt aan op hoorzittingen over de bedrijfswagenregeling, in de commissie voor Financiën dan wel een andere commissie.

Ook voor *mevrouw Tania De Jonge (Open Vld)* is het sociale aspect slechts één facet van dit dossier; de werkelijke inzet is toch vooral fiscaal. Dit is zonder meer een heikele kwestie, temeer daar de fiscale en parafiscale druk in België, zoals iedereen weet, bijzonder hoog is. De alternatieve loonvorm die de bedrijfswagen is mag niet worden geofferd op het altaar van de strijd tegen de klimaatverandering.

Dit wetsontwerp beoogt een evenwicht te bewerkstelligen.

Niemand kan de ongewenste effecten van een verouderend en vervuילend bedrijfswagenpark ontkennen. Het wetsontwerp wil de vergroening van dat park bevorderen en versnellen om de CO₂-uitstoot te verminderen en op termijn zelfs helemaal weg te werken.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) is van oordeel dat het wetsontwerp een stap zet naar een meer duurzame mobiliteit maar tegelijkertijd de financiering van de sociale zekerheid vrijwaart. Het gekozen mechanisme spoort de werknemers er voorts eveneens toe aan voor andere vervoersmiddelen te kiezen.

B. Antwoord van de minister

De heer Frank Vandenbroucke, vice-eersteminister en minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, merkt op dat er een consensus lijkt te ontstaan om minstens te stellen dat het bedrijfswagenpark moet bijdragen

la réduction des émissions de CO₂ et que toute réforme du régime des voitures de société doit se faire en tenant compte également de l'impact sur les recettes de la sécurité sociale.

C'est vers cet équilibre que tendent les dispositions en projet.

Des questions ont également été posées au sujet du budget mobilité. Le projet abordait originellement cet aspect, qui en a cependant été retiré afin de permettre aux partenaires sociaux – via le CNT – de rendre un avis aussi complet que possible, qui devrait être rendu d'ici au 1^{er} octobre prochain. Le CNT a déjà communiqué un certain nombre d'éléments aux ministres concernés (dont le ministre des Finances).

Concernant le développement des infrastructures pour le rechargement des véhicules électriques (l'installation de bornes de rechargement publiques comme privées), il est vrai que c'est une question qui n'est pas socialement neutre: les bornes de rechargement ont un coût non négligeable pour les budgets modestes. Des incitants fiscaux ont cependant été mis en place à ce niveau.

Le projet ne se contente pas d'accompagner ou d'encourager le verdissement du parc des voitures de société; il est également conçu en vue d'inciter les salariés à se tourner vers d'autres moyens de transport. Cela n'a cependant de sens que si les pouvoirs publics investissent également dans le transport public, ce que prévoit au demeurant l'accord de gouvernement.

Une règle transitoire s'appliquera aux voitures particulières à carburant fossile acquises avant le 1^{er} juillet 2023 pour lesquelles le régime actuel de déduction fiscale continuera à s'appliquer. Pour les voitures particulières à carburant fossile acquises entre le 1^{er} juillet 2023 et le 31 décembre 2025, la déductibilité sera plafonnée à 75 % en 2025, 50 % en 2026, 25 % en 2027 et réduite à zéro en 2028.

En ce qui concerne l'impact des dispositions en projet sur les recettes de la sécurité sociale, le ministre insiste avant tout sur le fait que les chiffres dont il dispose sont basés sur des hypothèses; les chiffres réels seront fonction du rythme effectif du verdissement du parc automobile et du choix que feront à l'avenir les salariés bénéficiant aujourd'hui d'une voiture de société de se tourner ou non vers d'autres modes de déplacement.

tot de inperking van de CO₂-uitstoot en dat bij om het even welke hervorming van de bedrijfswagenregeling rekening moet worden gehouden met de impact op de ontvangsten van de sociale zekerheid.

De ontworpen bepalingen beogen dat evenwicht tot stand te brengen.

Ook over het mobiliteitsbudget zijn vragen gesteld. Het wetsontwerp ging oorspronkelijk ook in op dat aspect, dat er evenwel werd uitgehaald zodat de sociale partners – via de NAR – een zo omstandig mogelijk advies konden uitbrengen; dat advies wordt tegen 1 oktober verwacht. De NAR heeft al bepaalde elementen ervan ter kennis gebracht van de betrokken ministers (onder wie de minister van Financiën).

Wat de uitbouw van de infrastructuur voor het opladen van de elektrische voertuigen (de installatie van openbare en particuliere laadstations) betreft, klopt het dat het een vraagstuk betreft dat op sociaal vlak niet neutraal is: de oplaadstations zijn zware kosten voor wie een bescheiden budget heeft. Fiscale stimuli werden evenwel ingevoerd.

Het wetsontwerp beoogt niet louter de vergroening van het bedrijfswagenpark te ondersteunen of aan te moedigen; het strekt er tevens toe de werknemers aan te zetten voor andere vervoermiddelen te kiezen. Zulks heeft echter alleen zin als de overheid ook investeert in het openbaar vervoer, hetgeen overigens in het regeerakkoord werd overeengekomen.

Voor de privévoertuigen op fossiele brandstof die vóór 1 juli 2023 worden gekocht, zal een overgangsmaatregel gelden. De huidige regeling met een belastingvermindering blijft van toepassing op die voertuigen. Voor de privévoertuigen op fossiele brandstof die worden gekocht tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 zal de belastingvermindering worden begrensd tot 75 % in 2025, tot 50 % in 2026, tot 25 % in 2027 en ze zal volledig wegvallen in 2028.

Wat de weerslag van de ontworpen maatregelen op de ontvangsten van de sociale zekerheid betreft, benadrukt de minister vooral dat de cijfers waarover hij beschikt op hypothesen berusten; de werkelijke cijfers zullen afhangen van het daadwerkelijke tempo van de vergroening van het wagenpark en van de keuze die de werknemers die thans een bedrijfswagen hebben, zullen maken om al dan niet een ander vervoermiddel te gebruiken.

Estimations: % des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations (voitures de société):

- 2023: 60 %;
- 2024: 75 %;
- 2025: 90 %;
- 2026 et s.: 100 %.

Recettes de cotisations de sécurité sociale:

- 2023: 271 millions d'euros, soit marginalement moins que les recettes pour 2021;
- 2024: 286 millions d'euros;
- 2025: 335 millions d'euros;
- 2026: 440 millions d'euros;
- 2027: 448 millions d'euros, qui représentent le pic des prélèvements.

Pour les années suivantes, les recettes devraient baisser progressivement, par l'effet du basculement quasi intégral du parc des voitures de société à l'électricité, pour revenir progressivement et de manière stable au niveau de 2020-2021.

De la sorte, on aura pu gérer en 7 ans l'électrification du parc des voitures de société, tout en générant un surplus temporaire de recettes pour la sécurité sociale. Ce surplus est temporaire et limité dans le temps; qui plus est, si l'électrification se réalise plus vite que prévu, ces recettes seront moindres.

Le gouvernement agit de la sorte de manière prudente, son objectif n'est pas de générer des recettes supplémentaires, mais si ce surplus se confirme, il sera bienvenu dans le contexte que nous connaissons. Le ministre souligne qu'avec ou sans les dispositions à l'examen, le parc des voitures de société va de toute façon passer progressivement à l'électricité; en ne faisant rien, on risque cependant d'enregistrer une baisse drastique des recettes de sécurité sociale, en raison des choix qui ont été posés historiquement.

C. Répliques

Pour M. Björn Anseeuw (N-VA), on verra ce que l'avenir nous réserve. Une chose est cependant certaine, c'est que ceux qui ne pourront installer une borne de recharge privative – parce qu'ils habitent en appartement ou

Ramingen: % nieuw ingeschreven elektrische voertuigen (bedrijfswagens):

- 2023: 60 %;
- 2024: 75 %;
- 2025: 90 %;
- 2026 en volgende: 100 %.

Ontvangsten inzake socialezekerheidsbijdragen:

- 2023: 271 miljoen euro, hetzij amper minder dan de ontvangsten van 2021;
- 2024: 286 miljoen euro;
- 2025: 335 miljoen euro;
- 2026: 440 miljoen euro;
- 2027: 448 miljoen euro, het hoogste bedrag aan afhoudingen.

In de volgende jaren zouden de ontvangsten geleidelijk moeten dalen, als gevolg van de bijna volledige omschakeling van het bedrijfswagenpark naar elektrische voertuigen, om dan geleidelijk en gestaag opnieuw op het niveau van 2020-2021 te komen.

Zo zal de elektrificatie van het bedrijfswagenpark in 7 jaar tijd tot stand kunnen worden gebracht en zullen tegelijkertijd – tijdelijk – hogere ontvangsten voor de sociale zekerheid worden gegenereerd. Het weze benadrukt dat die hogere ontvangsten tijdelijk zijn en zullen stoppen. Indien de elektrificatie sneller dan verwacht tot stand komt, zullen de ontvangsten bovendien lager zijn.

De regering stelt zich zodoende behoedzaam op. Ze streeft niet naar hogere ontvangsten, maar indien zij worden bevestigd, zullen ze in de huidige context uiteraard welkom zijn. De minister benadrukt dat de elektrificatie van het bedrijfswagenpark, met of zonder de ter bespreking voorliggende maatregelen, er hoe dan ook geleidelijk zal komen. Indien niets wordt ondernomen, dreigt een ingrijpende daling van de socialezekerheidsontvangsten als gevolg van de in het verleden gemaakte keuzes.

C. Replieken

De heer Björn Anseeuw (N-VA) geeft aan dat wij zullen zien wat de toekomst ons brengt. Een zaak staat evenwel vast: wie geen eigen laadpaal kan installeren – omdat hij of zij in een appartement of in een rijtjeshuis

dans des maisons de rangée – subiront de plein fouet les effets des modifications apportées au traitement fiscal et social des voitures de société. À moins d'envisager une privatisation partielle de la voirie, à supposer même que cela soit techniquement possible. De fait, l'électrification du parc automobile ne sera pas accessible à certains, qui en paieront dès lors le prix plein.

Concernant la forte hausse des cotisations sociales, le ministre a beau indiquer qu'elle ne constitue pas un objectif en soi, on observe cependant un quasi doublement des recettes en 2027 par rapport à 2021. Sous couvert d'une politique visant à accompagner la transition écologique, on alourdit la pression parafiscale; or, pour de nombreux salariés, la voiture de société n'est pas un luxe, et la période de transition (qui débute à partir du 1^{er} juin 2023) est singulièrement courte: le message adressé à ceux qui ne pourront matériellement pas installer une borne de rechargement est qu'ils devront se débrouiller.

III. — VOTES

Art. 25

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 25 est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

Art. 26

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 26 est adopté par 9 voix contre 5 et une abstention.

*
* *

L'ensemble des articles transmis à la commission est adopté par voie de vote nominatif par 9 voix contre 5 et une abstention.

Résultat du vote nominatif:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Jean-Marc Delizée, Sophie Thémont;

woont – zal zwaar lijden onder de gevolgen van de beoogde wijzigingen in de fiscale en sociale behandeling van de bedrijfswagens. Tenzij een gedeeltelijke privatisering van de openbare weg kan worden overwogen, in de veronderstelling dat zulks technisch mogelijk is. Sommigen zullen *de facto* niet aan de elektrificatie van het wagenpark kunnen deelnemen, en zij zullen daar de volle prijs voor betalen.

Wat de forse toename van de socialezekerheidsontvangsten betreft, kan de minister wel aangeven dat zulks geen doel op zich is, maar de ramingen voor 2027 geven bijna een verdubbeling aan van de ontvangsten in vergelijking met 2021. Onder het mom van een beleid dat gericht is op het ondersteunen van de ecologische transitie wordt de parafiscale druk opgevoerd. Voor heel veel werknemers is de bedrijfswagen echter geen luxe en de overgangperiode (die ingaat op 1 juni 2023) is bijzonder kort: de boodschap voor wie materieel geen laadpaal kan installeren, is dat ze zich zullen moeten zien te redden.

III. — STEMMINGEN

Art. 25

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 25 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Art. 26

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 26 wordt aangenomen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het geheel van de aan commissie overgezonden artikelen van het wetsontwerp wordt bij naamstemming aangenomen met 9 tegen 5 stemmen en 1 onthouding.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Marie-Colline Leroy, Cécile Cornet;

PS: Jean-Marc Delizée, Sophie Thémont;

MR: Christophe Bombled, Florence Reuter;

CD&V: Nahima Lanjri;

Open Vld: Tania De Jonge;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

Ont voté contre:

N-VA: Björn Anseeuw, Valerie Van Peel, Wim Van der Donckt;

VB: Ellen Samyn, Hans Verreyt.

S'est abstenu:

PVDA-PTB: Gaby Colebunders.

La rapporteure,

Nahima LANJRI

La présidente,

Marie-Colline LEROY

MR: Christophe Bombled, Florence Reuter;

CD&V: Nahima Lanjri;

Open Vld: Tania De Jonge;

Vooruit: Anja Vanrobaeys.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Björn Anseeuw, Valerie Van Peel, Wim Van der Donckt;

VB: Ellen Samyn, Hans Verreyt.

Heeft zich onthouden:

PVDA-PTB: Gaby Colebunders.

De rapporteur,

Nahima LANJRI

De voorzitter,

Marie-Colline LEROY