

Inleiding

Werkgevers hebben de mogelijkheid om een firmawagen ter beschikking te stellen aan hun werknemers die deze naast gebruik voor beroepsdoeleinden ook kunnen aanwenden voor privégebruik. Dit privégebruik omvat niet enkel verplaatsingen die ze in hun vrije tijd maken (bv. een rit naar de bakker of bezoek aan familie), maar ook woon-werkverkeer. Deze richtlijnen worden uiteengezet in de wet van 28.12.2011 houdende diverse bepalingen (B.S. 30.12.2011), de Programmawet (I) van 29.03.2012 (B.S. 06.04.2012) en diverse FAQ's vanuit de fiscus. In het 2^e kwartaal 2014 wijzigde RSZ daarenboven diens standpunt m.b.t. solidariteitsbijdrage.

Sinds 2017 wordt een nieuwe meetmethode gebruikt om de CO₂-uitstoot van wagens te bepalen, nl. de WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Deze nieuwe meetmethode sluit beter aan bij de realiteit om de CO₂-uitstoot te berekenen. Dit heeft tot gevolg dat de CO₂-waardes gemiddeld hoger liggen. Deze nieuwe meetmethode wordt gebruikt voor alle nieuwe modellen vanaf 01.09.2017 en voor alle nieuwe wagens vanaf 01.09.2018.

Om het verschil tussen de oude en de nieuwe CO₂-waardes te beperken, is een overgangperiode voorzien waarbij tijdelijk gebruik gemaakt wordt van een herrekende WLTP-waarde. Op die manier ligt deze herrekende waarde (de zogenaamde NEDC 2.0) meer in lijn met de oorspronkelijke berekeningswijze.

Solidariteitsbijdrage / CO₂-bijdrage

1. Toepassingsgebied

1.1 Ondernemingen onderworpen aan de CO₂-bijdrage

De CO₂-bijdrage is een werkgeversbijdrage die verschuldigd is wanneer:

- de werkgever het voertuig ter beschikking stelt aan werknemers;
- het voertuig ook voor andere dan beroepsdoeleinden wordt gebruikt (bv. woon-werkverkeer of privaat gebruik). Sedert het 2^e kwartaal 2014 wordt hier enig onderscheid gemaakt tussen een gewoon voertuig en utilitair voertuig.

Er wordt geen onderscheid gemaakt of het voertuig rechtstreeks of onrechtstreeks (bv. via leasingmaatschappij) ter beschikking wordt gesteld. De CO₂-bijdrage is ook verschuldigd wanneer de werknemer zelf voor de financiering of gebruik van het voertuig betaalt.

Voertuigen gebruikt door zelfstandige bedrijfsleiders zijn derhalve uitgesloten.

1.2 Voertuigen onderworpen aan de CO₂-bijdrage

Alleen de voertuigen die behoren tot de categorieën M1 en N1, zoals beschreven in het K.B. van 15 maart 1968 (houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's moeten voldoen), worden onderworpen aan de CO₂-bijdrage :

M1 voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met ten hoogste 8 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

N1 voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,50 ton.

Eenvoudig uitgedrukt gaat het dus om alle voertuigen behalve moto's en vrachtwagens (+ 3,50 ton). Lichte vrachtwagens zijn derhalve niet per definitie uitgesloten van de verplichte CO₂-bijdragen. Sedert het 2^e kwartaal 2014 wordt hier enige nuance gemaakt.

Gewone voertuigen:

Voor gewone voertuigen bestaat een weerlegbaar wettelijk vermoeden dat elke firmawagen die gebruikt wordt door een werknemer ook privé wordt gebruikt en dus onderworpen is aan CO₂-bijdrage. Indien een bedrijfsvoertuig buiten de werkuren ter beschikking blijft van de werknemer en de werkgever beweert dat het voertuig niet voor privédoeleinden wordt gebruikt, zal de RSZ dat niet zonder meer aanvaarden. Het louter bestaan van een verbod op het gebruik van bedrijfswagens voor privégebruik binnen de onderneming is onvoldoende. De werkgever zal moeten kunnen aantonen dat er voor het gebruik van de bedrijfsvoertuigen een coherent systeem wordt gehanteerd dat o.a. rekening houdt met de functieomschrijving van de betrokken werknemers, waarbij er tevens effectief wordt gecontroleerd op eventueel misbruik van de bedrijfswagens en waarbij de vastgestelde inbreuken voldoende zwaar worden gesanctioneerd. Dit impliceert ook dat de werkgever ervoor moet zorgen dat wanneer de werknemer voor een langere periode (= meer dan één week) geen arbeidsprestaties moet leveren (bv. vakantie, ziekte), het voertuig in principe tijdens die periode niet ter beschikking van de werknemer mag blijven.

Utilitaire voertuigen:

Een utilitair voertuig is een voertuig dat valt onder het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage maar door de fiscus wordt gekwalificeerd als echte lichte vracht. Deze voertuigen worden fiscaal belast op basis van de werkelijke waarde van het voordeel en niet op basis van de forfaitaire waardering (zie verder).

Met ingang van het 2^e kwartaal 2014 wijzigde RSZ diens standpunt over de solidariteitsbijdrage voor dergelijke utilitaire voertuigen. Het woon- werkverkeer met een voertuig dat valt onder de fiscale definitie van een lichte vracht wordt niet meer beschouwd als privégebruik. Bij louter gebruik voor woon- werkverkeer en beroepsmatige verplaatsingen is aldus geen solidariteitsbijdrage verschuldigd voor utilitaire voertuigen. Indien utilitaire voertuigen ook voor zuivere privéverplaatsingen gebruikt worden, is de solidariteitsbijdrage wel verschuldigd. In tegenstelling tot bij gewone voertuigen, gaan de inspectiediensten er niet van uit dat utilitaire voertuigen privé gebruikt worden, maar het tegenbewijs kan geleverd worden.

2. Berekening

De CO₂-bijdrage is een forfaitaire maandelijkse werkgeversbijdrage die elk kwartaal moet aangegeven en betaald worden aan de RSZ.

De bijdrage wordt berekend op basis van de CO₂-uitstoot (factor Y) van het voertuig. De CO₂-uitstoot wordt vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van de wagen of in de gegevensbank van de Dienst Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De gegevens van CO₂-uitstoot kunnen ook geconsulteerd worden op de website van FOD Leefmilieu:

<http://health.fgov.be> > Sectie MILIEU > Producten > Wagens en biobrandstoffen > Wagens > CO₂-gids.

Vanaf 2021 zijn autoconstructeurs niet meer verplicht om naast een WLTP-waarde ook nog een NEDC 2.0-waarde te berekenen. Hierdoor zijn er vanaf 2021 voertuigen die:

- nog gehomologeerd zijn volgens de oude NEDC-test en waarvoor de autoconstructeur dus enkel een NEDC-waarde ('NEDC 1.0') heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest;
- gehomologeerd zijn volgens de nieuwe WLTP-test en waarvoor de autoconstructeur zowel een NEDC 2.0-waarde als een WLTP-waarde heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest;
- gehomologeerd zijn volgens de nieuwe WLTP-test en waarvoor de autoconstructeur enkel een WLTP-waarde heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest.

Dit houdt in dat volgende CO₂-uitstoot gebruikt moet worden:

- de NEDC 1.0 CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een NEDC-waarde heeft;
- de WLTP CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een WLTP-waarde heeft;
- de NEDC 2.0 CO₂-waarde **of** de WLTP-CO₂-waarde (vrije keuze) wanneer het voertuig zowel een NEDC 2.0-waarde als een WLTP-waarde heeft. Salar houdt rekening met de laagste (=meest voordelige) waarde.

Indien de CO₂-uitstoot niet beschikbaar is, gelden volgende vaste waarden:

- 182 g/km voor benzine- of LPG-voertuigen;
- 165 g/km voor diesellootvoertuigen.

De berekeningswijze voor de maandelijkse bijdrage is als volgt :

Benzinevoertuigen	$((Y \times \text{€ } 9,00) - 768) : 12 \times 1,3525$
Diesellootvoertuigen	$((Y \times \text{€ } 9,00) - 600) : 12 \times 1,3525$
LPG-voertuigen	$((Y \times \text{€ } 9,00) - 990) : 12 \times 1,3525$
elektrische voertuigen	€ 28,17 (= minimumbijdrage)

Het bedrag van de bijdrage wordt telkens geïndexeerd op 1 januari. Vanaf 01.01.2022 bedraagt de indexatiecoëfficiënt 1,3525.

Voor 2022 belooft de maandelijkse minimumbijdrage € 28,17 (= € 20,83 x 1,3525).

Er is geen enkele proratiseringsregel voorzien. Een onvolledige maand wordt gelijkgesteld met een volledige maand.

3. Vrijstelling CO₂-solidariteitsbijdrage voor collectief vervoer

Voor collectief vervoer van werknemers is in principe een CO₂-solidariteitsbijdrage verschuldigd. Indien er evenwel aan een aantal voorwaarden voldaan wordt, geldt er een vrijstelling. De voorwaarden om deze vrijstelling te bekomen, worden opgesomd in de Programmawet van 27.12.2005. Daaropvolgend werd er met de Programmawet van 20.07.2006 voorzien in een uitbreiding van de vrijstelling.

Momenteel wordt er voorzien in een vrijstelling van CO₂-solidariteitsbijdrage wanneer volgende voorwaarden cumulatief zijn vervuld:

- Het moet gaan om een systeem van vervoer van werknemers waarin gebruik gemaakt wordt van een voertuig behorend tot de categorie N1 of M1. Dergelijk systeem moet het voorwerp uitmaken van een ondernemings- of sector-CAO of van een andere reglementering overeengekomen tussen werkgever en werknemers.
 - Voor **voertuigen cat. N1** (voertuigen bestemd voor goederenvervoer van max. 3,5 ton) is geen CO₂-solidariteitsbijdrage verschuldigd indien:
 - naast de chauffeur nog minstens 2 andere werknemers van de onderneming in het voertuig aanwezig zijn gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur
 - OF
 - naast de chauffeur nog 1 werknemer van de onderneming aanwezig is gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats onder de voorwaarde dat het voertuig minder dan 3 plaatsen bevat of de ruimte voorbehouden voor het vervoer van personen uit één enkele zitbank of slechts uit één rij zitplaatsen bestaat.
 - Voor **voertuigen cat. M1** (voertuigen bestemd voor personenvervoer met max. 8 zitplaatsen, de zitplaats van de chauffeur niet meegerekend) is er geen CO₂-solidariteitsbijdrage verschuldigd indien:
 - het voertuig beschikt over minstens 5 zitplaatsen (telkens chauffeur niet inbegrepen);
 - naast de chauffeur gewoonlijk minstens 3 andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn, gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur.
 - Het voertuig behorend tot cat. M1 moet geïdentificeerd zijn.
- Er mag geen ander privégebruik zijn van dit voertuig.

De werkgever draagt de bewijslast van deze elementen.

4. Sanctie

De werkgever waarbij wordt vastgesteld dat hij bedrijfswagens (onderworpen aan de CO₂-solidariteitsbijdrage) niet heeft aangegeven of hiervan onvolledige en/of onjuiste aangiften gedaan heeft, is een forfaitaire vergoeding verschuldigd bovenop de normale aangifte. Deze forfaitaire sanctie is gelijk aan het dubbele van de ontdoken solidariteitsbijdrage voor deze bedrijfswagen. In het B.S. van 23.11.2011 werden enkele ontheffingsmogelijkheden gepubliceerd. Mits uitzonderlijke omstandigheden kan een ontheffing bekomen worden tot 50 %, mits dwingende redenen van billijkheid een ontheffing tot 100 %. Deze ontheffingen worden slechts zeer uitzonderlijk toegestaan.

Voordeel in natura

1. Toepassingsgebied

Het voordeel alle aard van het privégebruik van een firmawagen geldt voor elke gebruiker van het voertuig, ongeacht het statuut (werknemer of bedrijfsleider).

Wat de voertuigen betreft, dient er een onderscheid te worden gemaakt naargelang het voordeel forfaitair, dan wel op haar werkelijke waarde wordt geschat. Voor onderstaande voertuigen dient het voordeel **forfaitair** te worden bepaald:

- personenwagens;
- wagens voor dubbel gebruik;
- minibussen;
- onechte lichte vrachtwagens (voertuigen die niet voldoen aan de technische voorwaarden om als lichte vrachtwagens te worden ingeschreven bij DIV, bv. 4x4's zonder achterbank).

Voertuigen die hiervan uitgesloten zijn, zoals moto's en bestelwagens, dienen bij de genietter van het voordeel belast te worden op basis van de **werkelijke waarde** van het voordeel en dus niet forfaitair op basis van de CO₂-uitstoot.

2. Berekening in hoofde van werknemer

2.1 Forfaitaire waardering van het voordeel in hoofde van de werknemer

Sedert 01.01.2012 wordt het voordeel berekend door een CO₂-coëfficiënt toe te passen op 6/7^e van de cataloguswaarde. Onderstaande basisformule dient toegepast te worden:

Dieselwagens: $(\text{cataloguswaarde} \times (((\text{CO}_2 - 75) \times 0,1) + 5,5) / 100) \times 6/7$

Benzinewagens, LPG, aardgas: $(\text{cataloguswaarde} \times (((\text{CO}_2 - 91) \times 0,1) + 5,5) / 100) \times 6/7$

Elektrische wagens, waterstof: $(\text{cataloguswaarde} \times 4\%) \times 6/7$

- Cataloguswaarde: de catalogusprijs van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, inclusief opties en werkelijk betaalde BTW, zonder rekening te houden met enige korting, vermindering, rabat of restorno.

De cataloguswaarde wordt in functie van de ouderdom verminderd aan de hand van een systeem van progressieve waardevermindering (6 % per jaar) met een minimumwaarde vastgelegd op 70 %. Als startpunt neemt men de eerste inschrijving van het voertuig en een begonnen maand telt voor een volledige maand.

Periode verstreken sinds de 1 ^e inschrijving van het voertuig:	In aanmerking te nemen % van de cataloguswaarde:
Van 0 tot 12 maanden	100 %
Van 13 tot 24 maanden	94 %
Van 25 tot 36 maanden	88 %
Van 37 tot 48 maanden	82 %
Van 49 tot 60 maanden	76 %
Vanaf 61 maanden	70 %

Vanaf 2021 zijn autoconstructeurs niet meer verplicht om naast een WLTP-waarde ook nog een NEDC 2.0-waarde te berekenen. Hierdoor zijn er vanaf 2021 voertuigen die:

- nog gehomologeerd zijn volgens de oude NEDC-test en waarvoor de autoconstructeur dus enkel een NEDC-waarde ('NEDC 1.0') heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest;
- gehomologeerd zijn volgens de nieuwe WLTP-test en waarvoor de autoconstructeur zowel een NEDC 2.0-waarde als een WLTP-waarde heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest;
- gehomologeerd zijn volgens de nieuwe WLTP-test en waarvoor de autoconstructeur enkel een WLTP-waarde heeft vermeld op het gelijkvormigheidsattest.

Dit houdt in dat volgende CO₂-uitstoot gebruikt moet worden:

- de NEDC 1.0 CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een NEDC-waarde heeft;
- de WLTP CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een WLTP-waarde heeft;
- de NEDC 2.0 CO₂-waarde **of** de WLTP-CO₂-waarde (vrije keuze) wanneer het voertuig zowel een NEDC 2.0-waarde als een WLTP-waarde heeft. Salar houdt rekening met de laagste (=meest voordelige) waarde.
- CO₂-coëfficiënt: deze coëfficiënt is afhankelijk van de CO₂-uitstoot en brandstoftype van het voertuig.

$$= ((\text{CO}_2\text{-uitstoot} - \text{referentie CO}_2\text{-uitstoot}) \times 0,1) + 5,5\% \quad (\text{max } 18\%, \text{ min } 4\%)$$

De referentie CO₂-uitstoot wordt jaarlijks bij K.B. vastgelegd en bedraagt voor 2022:

- 75 gr/km voor diesellootvoertuigen;
- 91 gr/km voor benzine-, lpg- of aardgasvoertuigen.

Het CO₂-basispercentage is 5,5 %. Dit percentage wordt aangepast indien de CO₂-uitstoot van de wagen hoger of lager ligt dan de referentie-uitstoot (75 gr/km of 91 gr/km).

Als de CO₂-uitstoot *hoger* ligt dan deze referentie-uitstoot (5,5 %), wordt de coëfficiënt verhoogd met 0,1 % per CO₂-gram (met een maximum van 18 %).

Als de CO₂-uitstoot *lager* ligt dan deze referentie-uitstoot, wordt de coëfficiënt verminderd met 0,1 % per CO₂-gram (met een minimum van 4 %).

De CO₂-uitstoot wordt meegedeeld door de Directie Inschrijvingen Voertuigen (DIV) en wordt vermeld op het inschrijvingsbewijs van de wagen. Voor voertuigen waarvoor geen gegevens beschikbaar zijn bij de DIV worden volgende vaste waarden gehanteerd:

- 182 g/km voor benzine-, lpg- of aardgasvoertuigen;
- 165 g/km voor diesellootvoertuigen.

Het bekomen voordeel van alle aard zal nooit lager mogen liggen dan € 820,00 per jaar (basisbedrag dat jaarlijks geïndexeerd wordt). Voor inkomstenjaar 2022 bedraagt dit € 1.400,00 per jaar.

2.2. Waardering volgens de werkelijke waarde in hoofde van de werknemer

Dit wil zeggen dat het voordeel gelijk is aan de werkelijke besparing die het voordeel voor de werknemer oplevert. Hiervoor moet de kost geschat worden op basis van de gereden kilometers (ook woon-werkverkeer) om als voordeel getaxeed te worden. Voor deze schatting houdt men o.a. rekening met de kost van de brandstof en het onderhoud, de verzekeringspremie, het merk en type van wagen, ...