



**Chris Verleye**  
Bedrijfsleider

## in dit nummer

De uitdagingen van Di Rupo I **P.1**

Fiscaal voordeel firmawagens herbekeken **P.2**

Voltijds conventioneel brugpensioen met uitsterven bedreigd **P.3**

## De uitdagingen van Di Rupo I

Geen enkele maatregel heeft zoveel weerklank gehad als de nieuwe berekeningsregel van het voordeel alle aard van **bedrijfswagens**. Nochtans begreep iedereen dat de oude regeling bijzonder voordelig was en een aanpassing van de taxatie-regel zelfs evident leek.

Nu het opgewaaide stof is gaan liggen, komt stilaan ook het besef dat de herziening van de berekeningswijze erger had gekund. In vergelijking met de ons omringende landen kennen we nog steeds een voordelige regeling:

<i>België</i>	3,43% tot 15,43% x cataloguswaarde % naargelang CO2-uitstoot
<i>Nederland</i>	25% x cataloguswaarde (lager % bij lage CO2-uitstoot)
<i>Duitsland</i>	(1% + 0,03%/km afstand woon/werk) per maand x cataloguswaarde
<i>Frankrijk</i>	12% x aanschafprijs

Nadat verschillende bedrijfsleiders impulsief reeds bedrijfswagens verkocht hebben of gedegradeerd hebben tot een tweedehandsvoertuig, komen er stilaan meer rationele reacties op het nieuwe voertuigbeleid. Er zijn zelfs positieve signalen: binnen het loonbeleid lijken de eisen voor de firmawagens terug normale proporties aan te nemen.

### Voordelig?

Onze studies wijzen uit dat ook in de nieuwe regeling een bedrijfswagen nog steeds een interessante looncomponent is. Voor de kost van het voertuig kan men geen netto loonequivalent uitkeren waarmee de werknemer of bedrijfsleider zich hetzelfde voertuig zou kunnen aanschaffen.

Voor voertuigen met een cataloguswaarde tot 20.000 euro wijkt het nieuwe taxatieresultaat amper af van de oude regeling.

Voor duurdere voertuigen zal men vooral persoonlijke keuzes moeten maken.

### Privé aankopen?

Enkel bij goedkopere voertuigen met veel beroepsgebruik kan de privéaankoop interessanter zijn. Men kan dan immers een deel van de voertuigkost onder de vorm van een netto onkostenvergoeding uitkeren.

Bij overwegend privégebruik van het voertuig blijft een bedrijfswagen voordelig.

Voor duurdere voertuigen blijft het voordelig om de

onderneming de investering te laten doen en privé van het voordeel te genieten. Een privéovername van het voertuig, na enkele jaren gebruik en taxatie als bedrijfswagen, dient in dat geval overwogen te worden. Zo niet, zal men aan een bedrag getaxeerd worden dat niet langer in overeenstemming is met de marktwaarde van het voertuig.

## Oplossingen?

Omdat het voordeel van een bedrijfswagen de komende jaren een bijzonder aandachtspunt zal zijn bij fiscale controles, is het zinloos om achterpoorten te zoeken.

Dit is ook de algemene trend bij ondernemers. Men respecteert de nieuwe regels, maar zal wellicht in de vervangingscyclus van de voertuigen een aangepast aankoopbeleid vertonen.

We overleggen met klanten om volgende strategieën in overweging te nemen:

- Men wordt **niet belast** op het voordeel van de bedrijfswagen in de mate dat men effectief het voordeel terugbetaalt aan de onderneming. Bij een terugbetaling of verrekening met een rekening-courant zal er geen personenbelasting verschuldigd zijn, maar genereert de onderneming inkomsten.
- Men **verhoogt het inkomen** als bedrijfsleider om netto de personenbelasting te betalen. Ook hier werken we de nodige simulaties uit. In de meeste gevallen lijkt de extra opname van bezoldiging aanvaardbaar voor de bedrijfsleider en zijn onderneming.
- Voor afgeschreven luxevoertuigen kan het nuttig zijn om het voertuig **privé over te nemen**. In vele gevallen kost de taxatie van het voordeel meer dan de effectieve gebruikskost en kan aansluitend de vergoeding van het privévoertuig voor beroepsgebruik voordelig betaald worden.

Kortom, de nieuwe wetgeving heeft tot extra zorgen geleid, maar mits het nodige cijferwerk kunnen we mooie oplossingen uitwerken!



## Fiscaal voordeel firmawagens herbekeken

Dat de wetgeving voortdurend evolueert, wordt nogmaals bewezen door de wijzigende regelgeving omtrent firmawagens. De toelichting omtrent firmawagens in onze 3e nieuwsbrief van 2011 werd door de regering Di Rupo I vanaf 1 januari 2012 grondig gewijzigd. Op 22 maart 2012 werd de ontwerp tekst van de programmawet goedgekeurd. Wij baseren ons op deze ontwerp tekst.

## Hoe wordt het voordeel alle aard vanaf 2012 berekend?

Sedert 1 januari 2012 wordt het voordeel voor werknemers en bedrijfsleiders berekend door een CO<sub>2</sub>-coëfficiënt toe te passen op 6/7 van de cataloguswaarde van de wagen. De woon-werkafstand is sedert 2012 dus niet meer van belang. Onderstaande basisformule dient toegepast te worden:

<b>Dieselwagens</b>	$(\text{cataloguswaarde} \times (((\text{CO}_2 - 95) \times 0,1) + 5,5) / 100) \times 6/7$
<b>Benzinewagens, lpg, aardgas</b>	$(\text{cataloguswaarde} \times (((\text{CO}_2 - 115) \times 0,1) + 5,5) / 100) \times 6/7$
<b>Elektrische wagens</b>	$(\text{cataloguswaarde} \times 4\%) \times 6/7$

Onder **cataloguswaarde** wordt verstaan 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 vermenigvuldigd met een percentage dat is bepaald in onderstaande tabel, rekening houdend met de periode die verstreken is vanaf de datum van eerste inschrijving van het voertuig.

<i>Periode verstreken sinds 1e inschrijving voertuig</i>	<i>In aanmerking te nemen % van de cataloguswaarde</i>
Van 0 tot 12 maanden	100%
Van 13 tot 24 maanden	94%
Van 25 tot 36 maanden	88%
Van 37 tot 38 maanden	82%
Van 49 tot 60 maanden	76%
Vanaf 61 maanden	70%

De **CO<sub>2</sub>-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:

- benzine, lpg of aardgas: 205 gr/km;
- diesel: 195 gr/km.

De **referentie-uitstoot** voor dieselwagens is 95 gr/km en voor benzinewagens of wagens met een lpg- of aardgasmotor is dit 115 gr/km. Deze referentie-uitstoot wordt jaarlijks bij KB vastgesteld.

Het **CO<sub>2</sub>-basispercentage** is 5,5%. Dit wordt evenwel aangepast indien de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de wagen hoger of lager ligt dan de referentie-uitstoot: verhoging of verlaging met 0,1% per gram CO<sub>2</sub> (met een minimum van 4% en een maximum van 18%).

Het bekomen voordeel van alle aard zal nooit lager mogen liggen dan €820,00 per jaar (basisbedrag dat jaarlijks geïndexeerd wordt). Voor inkomstenjaar 2012 wordt een bedrag van €1.200,00 per jaar vooropgesteld.

## Wat betaalt de werkgever of onderneming?

Een deel van de kost van de bedrijfswagens wordt vanaf 2012 ten laste genomen door de werkgever of de onderneming die de wagen ter beschikking stelt. Hiervoor wordt een deel van het voordeel van alle aard als niet-aftrekbare kost of verworpen uitgave gezien. Deze verworpen uitgave bestaat uit de kosten van de bedrijfswagen ten belope van 17% van het bekomen voordeel van alle aard, zoals berekend volgens de bovenvermelde formule.

Deze nieuwe bepaling is van toepassing bovenop de al bestaande aftrekbeperking op de met bedrijfswagens verbonden kosten.



## Voltijds conventioneel brugpensioen met uitsterven bedreigd?

Op 30 december 2011 werd, als gevolg van het regeerakkoord Di Rupo, op de valreep de wet gepubliceerd houdende diverse bepalingen met tal van wijzigingen voor het voltijds conventioneel brugpensioen.

## Werkloosheid met bedrijfstoelage (WBT)

Vanaf 1 januari 2012 spreken we niet meer van brugpensioen, maar wel van werkloosheid met bedrijfstoelage (WBT), om duidelijk te maken dat het gaat om een werkloosheidsstelsel i.p.v. een pensioenstelsel.

## V: Ik wil een Roemeense werknemer tewerkstellen. Verloopt dit hetzelfde als bij de tewerkstelling van een Belg?

Aangezien de overgangperiode voor de tewerkstelling van Roemeense en Bulgaarse werknemers tot 31 december 2013 werd verlengd, is de toegang tot de arbeidsmarkt nog steeds beperkt voor deze werknemers. Een specifieke procedure moet gevolgd worden. In tegenstelling tot de andere EU-landen, dient u voor de tewerkstelling van Roemenen (en Bulgaren) te beschikken over een arbeidsvergunning. Roemenen (en Bulgaren) die in België willen komen werken, dienen zelf over een arbeidskaart te beschikken. Voor bepaalde knelpuntberoepen geldt echter een vrijstelling van arbeidsmarktonderzoek, waardoor alles vlotter kan verlopen.

## V: Kan ik mijn bedienden laten stempelen wegens gebrek aan werk?

Enkele jaren geleden werd de crisiswerkloosheid voor bedienden als tijdelijke maatregel ingevoerd. Na diverse verlengingen van deze crisiswerkloosheid is de maatregel vanaf 1 januari 2012 voor onbepaalde duur ingevoerd. Om hiervan gebruik te kunnen maken, dient de onderneming erkend te worden als onderneming in moeilijkheden en verbonden te zijn door een cao of goedgekeurd ondernemingsplan. Na goedkeuring kan men per kalenderjaar gebruik maken van een volledige schorsing van 16 weken of van een gedeeltelijke schorsing van 26 weken.

## Strengere leeftijds- en loopbaanvoorwaarden

De leeftijds- en loopbaanvoorwaarden voor de algemene stelsels van WBT worden herbekeken en zullen wijzigen, met als doelstelling de leeftijdsvoorwaarde stilaan op te trekken naar 60 jaar en de loopbaanvoorwaarde naar 40 jaar. Voorlopig is WBT nog niet met uitsterven bedreigd, maar het is wel de bedoeling dat hiervoor in de toekomst minder werknemers in aanmerking komen.

Afhankelijk van het WBT-stelsel zullen de wijzigingen al dan niet onmiddellijk gevolgen hebben:

- Onmiddellijk indien het recht op WBT wordt geopend op basis van een cao/akkoord voor de eerste keer gesloten na 31 december 2011;
- stapsgewijs indien het recht op WBT wordt geopend op basis van een cao/akkoord afgesloten voor 1 januari 2012 of ononderbroken verlengd van een cao/akkoord neergelegd voor 1 januari 2012.

Er zijn ook bijzondere afwijkendestelsels, die voor 2012 en 2013 verder blijven bestaan, afhankelijk van de geldigheidsduur van de cao. Deze stelsels kunnen ook nadien nog verlengd worden:

- 56 jaar met 33 jaar loopbaan (mits 20 jaar nachtprestaties of arbeidsongeschiktheid in de bouwsector);
- 56 jaar met lange loopbaan (+40 jaar);
- 56 of 57 jaar en lange loopbaan (+38 jaar);
- 56 jaar en 35 jaar loopbaan voor gehandicapte werknemers of werknemers met zware fysieke problemen (cao 91).

## Hogere patronale bijdragen

Als gevolg van het regeerakkoord, is er een wetsontwerp dat de werkgeversbijdrage verhoogt voor WBT vanaf 1 april 2012, voor ontslagen die werden betekend na 28 november 2011.

Profitsector – Huidige regeling	
Leeftijd bij aanvang WBT	Percentage bruto maandbedrag aanvullende vergoeding
minder dan 52 jaar	50%
minder dan 55 jaar	40%
minder dan 58 jaar	30%
minder dan 60 jaar	20%
60 jaar en ouder	10%

Profitsector – Mits enig voorbehoud: aanvang vanaf 1 april 2012 (ontslag betekend na 28 november 2011)	
Leeftijd bij aanvang WBT	Percentage bruto maandbedrag aanvullende vergoeding
minder dan 52 jaar	75%
minder dan 55 jaar	65%
minder dan 58 jaar	60%
minder dan 60 jaar	40%
60 jaar en ouder	20%

## Gelijkstellingen pensioen

Voor een persoon die reeds valt onder een stelsel van WBT wijzigt er niets (WBT ingegaan voor 1 januari 2012 of aangevraagd voor 28 november 2011). In dit geval worden alle jaren WBT gelijkgesteld met gewerkte jaren tot aan de pensioengerechtigde leeftijd en dit op basis van het laatst verdiende loon.

Wie vanaf 1 januari 2012 het recht op WBT opent en de aanvraag heeft gedaan na 28 november 2011, valt onder de nieuwe regeling. Deze nieuwe regeling voorziet dat de jaren WBT tot aan de leeftijd van 60 jaar slechts gelijkgesteld worden op basis van een minimumrecht (voorlopig is dit €21.326,67) en niet op basis van het laatste loon. De jaren na de leeftijd van 60 jaar worden zoals voordien gelijkgesteld en dit op basis van het laatste loon.



Salar, sociaal secretariaat

Turnhoutebaan 190 - 2460 Kasterlee

T.: 014 28 23 00 - F.: 014 28 24 00

BTW BE 0466 854 664

**Salar**  
sociaal secretariaat