


PERSBERICHT

28 november 2024

Sociale bijdragen op bedrijfswagens en mobiliteitsbudget voor werknemers

 In zijn verslag aan het federale parlement maakt het Rekenhof een stand van zaken op van de maatregelen die de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) heeft genomen naar aanleiding van zijn audit uit 2014, om te zorgen voor een correcte inning van de solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens ('CO₂-bijdrage'). Het Rekenhof evalueert in zijn verslag ook het sociale beleid op het vlak van bedrijfswagens en de bijzondere bijdrage op het mobiliteitsbudget. Tien jaar na de eerste audit bestaat nog altijd het risico dat niet alle werkgevers die die bijdragen moeten betalen, worden geïdentificeerd en is nog steeds niet gewaarborgd dat de aangegeven bedragen juist zijn. De RSZ beheert die risico's nog altijd niet op een structurele manier. De recente evoluties in de wetgeving waarborgen overigens geen significante *modal shift* en kunnen de kloof tussen de CO₂-bijdrage en de gewone sociale bijdragen nog verder uitdiepen, door de veralgemening van de minimale CO₂-bijdrage.

Het Rekenhof stelt dezelfde risico's vast als tijdens zijn eerste audit van 2014. De RSZ kan niet nagaan of alle wagens die zijn onderworpen aan de bijdrage ook effectief worden aangegeven, vooral bij leasingwagens. In 2022 telde Febiac 1.104.706 voertuigen in handen van rechtspersonen (zonder de zelfstandigen), terwijl er 578.331 bedrijfsvoertuigen bij de RSZ waren aangegeven in het vierde kwartaal van 2022. De RSZ heeft geen zekerheid dat dat verschil enkel te verklaren is door de aanwezigheid van vlootvoertuigen. De RSZ heeft immers in tien jaar niet de nodige stappen ondernomen ten aanzien van de FOD Mobiliteit en Vervoer (Kruispuntbank van de Voertuigen van de DIV) noch van de FOD Financiën om de gegevens te verkrijgen waarmee hij alle betrokken werkgevers correct zou kunnen identificeren, en om de juistheid van de aangegeven bedragen van bijdragen te checken. De wetgeving bepaalt nochtans dat de RSZ die gegevens mag opvragen.

Naast de toegang tot die externe data moet ook de kwaliteit van de gegevens van de RSZ worden verbeterd, vooral voor de aangifte van de nummerplaten. In die optiek is het bijzonder belangrijk om de gegevens te kruisen met die van de DIV. Door de databanken concreet te gebruiken, kunnen anomalieën worden geïdentificeerd en gecorrigeerd. De RSZ stelt in zijn antwoord de aanbevelingen van het Rekenhof om de databanken te kruisen in vraag, maar verbindt zich ertoe er rekening mee te houden bij de ontwikkeling van zijn nieuw aangiftesysteem voor de werkgever (e-gov 3.0). Het Rekenhof heeft gegevens gekruist om de risico's op verkeerde aangiften en op verlies aan ontvangsten op te sporen. Meer dan de helft van het geraamde verlies aan ontvangsten is afkomstig van een beperkt aantal werkgevers. Het Rekenhof beveelt de RSZ dus aan meer controles uit te voeren op basis van een risicoanalyse. Het zal de vooruitgang van het nieuwe aangiftesysteem bij de volgende opvolging van de aanbevelingen analyseren.

Wat de doeltreffendheid van het sociale beleid betreft, werden de begrotingsdoelstellingen die de wetgever beoogde, niet bereikt. Het aantal bedrijfsvoertuigen waarvoor een CO₂-bijdrage verschuldigd is, is met 82 % gestegen ten opzichte van 2008, terwijl de ontvangsten uit die bijdrage met 12 % zijn toegenomen (278,52 miljoen euro ontvangsten in 2022). Tussen 2008 en 2022 bedraagt het gecumuleerde verschil tussen de wetgeversdoelstelling op het vlak van verwachte ontvangsten en de aangegeven bijdragen nagenoeg één miljard euro. Volgens de raming van het Rekenhof zal het verschil tussen de ontvangsten uit CO₂-bijdragen en de ontvangsten uit de gewone werkgeversbijdragen die verschuldigd zouden zijn op het loonequivalent van een bedrijfswagen, meer dan één miljard euro bedragen tegen 2026, gelet op het nieuwe wetgevende kader dat de minimale CO₂-bijdrage veralgemeent.

Wat de doelstellingen van de wet in verband met de vergroening van het bedrijfswagenpark betreft, kan de snelle elektrificatie van de nieuw ingeschreven voertuigen de negatieve effecten van de CO₂-uitstoot helpen in te dijken. Andere negatieve effecten, zoals de grotere verkeersdrukke en de uitstoot van fijnstof, verdwijnen echter niet.

Tot slot vindt het mobiliteitsbudget meer ingang, maar wordt het slechts marginaal gebruikt. Bedrijfswagens enkel ter beschikking stellen in het kader van het mobiliteitsbudget zou het mogelijk maken de huidige regeling op meer transparante wijze te omkaderen.

De bevoegde ministers (Economie en Werk / Sociale Zaken en Volksgezondheid) hebben niet geantwoord aan het Rekenhof.

Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.

Het verslag *Sociale bijdragen op bedrijfswagens en mobiliteitsbudget voor werknemers* werd aan het federaal parlement bezorgd. Het verslag, de samenvatting en dit persbericht zijn beschikbaar op www.rekenhof.be.