

A V I S N° 1.507

Séance du jeudi 24 mars 2005

Véhicules de société - Cotisation de solidarité

x x x

2.114-1.

A V I S N° 1.507

Objet : Véhicules de société – cotisation de solidarité

Conformément à l'article 2 de la Loi-programme du 27 décembre 2004, la cotisation de solidarité existante de 33 % pour un usage individuel, calculée sur la base du nombre de chevaux fiscaux du véhicule, est remplacée à partir du 1er janvier 2005 par une cotisation de solidarité calculée sur la base du taux d'émission de CO2 du véhicule.

Cet article précise également que, sur proposition du Conseil national du Travail et par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, certains types de véhicules appartenant à la catégorie N1 peuvent être exclus de son champ d'application.

Le Conseil national du Travail a pris l'initiative d'élaborer une telle proposition.

L'examen de la question a été confié à la Commission de la sécurité sociale.

Sur rapport de la commission, le Conseil a émis, le 24 mars 2005, l'avis suivant.

x x x

AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL

Le Conseil constate que l'article 2 de la Loi-programme du 27 décembre 2004 remplace à partir du 1er janvier 2005 la cotisation de solidarité existante de 33 % pour un usage individuel, calculée sur la base du nombre de chevaux fiscaux du véhicule, par une cotisation de solidarité calculée sur la base du taux d'émission de CO2 du véhicule.

Cet article stipule également que, sur proposition du Conseil national du Travail et par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, certains types de véhicules appartenant à la catégorie N1 peuvent être exclus du champ d'application de l'article 2 de ladite loi. Dans le présent avis, le Conseil a élaboré une telle proposition. Toutefois, il souhaite formuler, avant la proposition proprement dite, un certain nombre de constatations au sujet de l'évaluation budgétaire qui a été faite de la cotisation de solidarité.

I. CONSTATATIONS

Il ressort des travaux préparatoires de la loi-programme que la possibilité d'exclure certains véhicules de société n'a été acceptée par le gouvernement fédéral qu'à condition que la proposition du Conseil permette d'atteindre l'objectif budgétaire visé, qui est nécessaire pour le financement de la sécurité sociale.

Concernant cette marge budgétaire, le Conseil constate toutefois que des doutes sont apparus quant à l'objectif budgétaire repris dans l'exposé des motifs de l'article 2 de la loi-programme du 27 décembre 2004, dans lequel il est question de 300.000 véhicules assujettis en 2005 et d'une recette de 255,8 millions d'euros pour le financement de la sécurité sociale.

En particulier, il apparaît que les paramètres de la formule de calcul de la cotisation retenus pour faire l'évaluation budgétaire ont évolué dans le temps.

En outre, la cellule stratégique du ministre des Affaires sociales a, dans une lettre du 11 mars 2005, indiqué que les propositions qui ont été discutées au sein de la Commission des affaires sociales devaient être examinées avec la prudence nécessaire, étant donné que les simulations qui ont été élaborées pour l'évaluation budgétaire doivent être considérées avec circonspection en l'absence de données statistiques fiables sur le nombre de véhicules de société. Il n'est ainsi pas possible de déterminer précisément combien des 300.000 véhicules de société dont il a été tenu compte dans l'exposé des motifs sont mis à disposition à des fins privées. L'impact financier de la mesure sur le financement de la sécurité sociale est donc incertain.

Le Conseil déplore cette manière de procéder. Il estime qu'il conviendrait d'agir dans ce cadre avec une plus grande prudence, certainement parce que la loi-programme stipule qu'en fonction des recettes et de l'impact réel de la mesure, le montant de la cotisation de solidarité pourra être adapté. Étant donné que l'évaluation budgétaire est incertaine, il se demande dès lors comment il est possible de concilier cela avec l'exposé des motifs, qui stipule qu'il sera veillé à ce que la cotisation moyenne par véhicule pour ce qui est du parc automobile existant n'augmente pas.

II. PROPOSITION DU CONSEIL

1. Dans ce contexte, et vu l'importance qu'il attache à un financement équilibré de la sécurité sociale, le Conseil a décidé de formuler une proposition. Il propose d'exclure jusqu'au 31 décembre 2006 les véhicules de la catégorie N1¹ du champ d'application de la loi du 27 décembre 2004, à condition qu'ils soient utilisés pour le transport collectif de travailleurs et qu'ils satisfassent aux conditions suivantes :

- Dans le cas de véhicules de la catégorie N1 – simple cabine (2 places assises maximum outre celle du conducteur) :

* la longueur de la zone de chargement doit être au moins égale à 50 % de la longueur de l'empattement, et

* il ne peut pas y avoir d'ancrage pour la fixation de sièges ou de ceintures dans la zone de chargement.

¹ Comme déterminée dans l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

- Dans le cas de véhicules de la catégorie N1 – double cabine (6 places assises maximum outre celle du conducteur) :
 - * la longueur de la zone de chargement doit être au moins égale à 50 % de la longueur de l'empattement, et
 - * il doit y avoir une paroi de séparation entre les sièges et la zone de chargement, et
 - * il ne peut pas y avoir d'ancrage pour la fixation de sièges ou de ceintures dans la zone de chargement.

La notion de transport collectif doit être objectivée par l'employeur dans le cadre d'un plan de mobilité, du règlement de travail ou autre.

2. Sur la base d'une première évaluation du système sur deux trimestres, le Conseil examinera la soutenabilité financière du dispositif en tenant compte d'éventuelles compensations apportées par les secteurs. Si à cette occasion un défaut est constaté, le Conseil devra se prononcer sur les moyens d'y remédier. Sur la base d'une deuxième évaluation devant intervenir dans les deux ans de fonctionnement du système, le Conseil examinera si le dispositif peut être reconduit ou s'il doit être modifié ou supprimé.

Par ailleurs, ce calendrier permet également d'examiner si une simplification administrative est possible, par exemple en uniformisant les définitions fiscale et sociale de véhicule de société, étant donné que les régions devraient alors avoir terminé leurs travaux sur la taxe de circulation annuelle et la taxe de mise en circulation. L'évaluation portera également sur les secteurs concernés, les exigences techniques applicables aux véhicules de société et les possibilités de contrôler la bonne application de la mesure.

En vue de cette évaluation, le Conseil demande que les données nécessaires soient mises à sa disposition. Plus précisément, il souhaiterait que, sur la base des déclarations multifonctionnelles des deux premiers trimestres de 2005, l'ONSS collecte des données au sujet du nombre de véhicules de société déclarés et lui donne une idée de la recette de la cotisation de solidarité. Afin d'avoir une meilleure vue de l'impact de sa propre proposition, le Conseil demande en outre que la DIV examine, sur la base d'un échantillon, la répartition par catégorie de véhicule de société (N1 et M1).

3. Le Conseil estime que sa proposition s'inscrit dans la philosophie de la mesure, à savoir élargir la base pour la perception de la cotisation de solidarité en y incluant tous les véhicules qui sont mis à la disposition du travailleur. Sa proposition cadre également avec la politique de mobilité menée par le gouvernement, qui promeut le transport collectif. Dans ce sens, une certaine latence est envisagée dans l'exposé des motifs pour les véhicules de société dont l'utilisation non professionnelle n'est que très relativement limitée. Il s'agit par exemple de véhicules de société qui sont spécialement utilisés pour le transport collectif de travailleurs et qui, pour des raisons déterminées, ne sont pas ramenés systématiquement dans l'entreprise.

x x x

Le Conseil souhaite que sa proposition soit opérationnelle à partir du 1er janvier 2005 et qu'elle soit traduite de manière adéquate dans les instructions et circulaires envoyées par l'ONSS ou par d'autres organismes aux employeurs et aux inspections sociales.
