

Collectief transport vrijgesteld

Een werkgever moet een solidariteitsbijdrage betalen als hij werknemers privégebruik laat maken van een bedrijfsvoertuig. Deze bijdrage wordt vaak de CO₂-taks genoemd hoewel het in feite geen belasting is. Onder bepaalde voorwaarden is het collectief vervoer van bouwvakkers vrijgesteld van de bijdrage.



De solidariteitsbijdrage berekenen

Twee gegevens bepalen de bijdrage: de brandstof van het voertuig en de grootte van de CO₂-uitstoot. Als de CO₂-uitstoot niet bekend is, gaat de regelgeving uit van 182 g/km voor een benzinemotor en 165 g/km voor een diesel. De volgende formules geven het niet-geïndexeerde basisbedrag van de maandelijkse bijdrage, uitgedrukt in euro:

- benzine: solidariteitsbijdrage = $[(9 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}) - 768] / 12$;
- diesel: solidariteitsbijdrage = $[(9 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}) - 600] / 12$;
- LPG: solidariteitsbijdrage = $[(9 \times \text{CO}_2\text{-uitstoot}) - 990] / 12$.

Dit bedrag moet nog vermenigvuldigd worden met de gezondheidsindex. In 2012 bedroeg deze 1,1641, maar vanaf 1 januari 2013 wordt hij opgetrokken tot 1,1920 (een stijging met 2,39%). Als een aannemer een solidariteitsbijdrage moet betalen, dan moet deze in 2013 minstens € 24,83 per maand bedragen, zelfs al zou de berekening een lager resultaat geven. De solidariteitsbijdrage voor wagens met elektrische aandrijving is gelijk aan dit minimumbedrag.

Info : www.health.fgov.be

In het simpelste geval vertrekt het voertuig voor collectief transport 's morgens aan de onderneming. 's Avonds zet het de bouwvakkers daar weer af en 's nachts staat het op de onderneming geparkeerd. De werkgever hoeft geen CO₂-taks te betalen, omdat er geen privégebruik is.

VOERTUIG MEE NAAR HUIS

Ingewikkelder wordt het als de bestuurder het voertuig 's avonds meeneemt naar huis. Om de solidariteitsbijdrage te vermijden moeten dan verschillende voorwaarden tegelijk vervuld zijn. In een minibusje (categorie N1) moeten naast de bestuurder minstens twee andere werknemers meerijden. Dat wordt één andere werknemer als er naast de bestuurder slechts plaats is voor één of twee passagiers. Gaat het om een voertuig voor personenvervoer (categorie M1) moeten er minstens drie passagiers meerijden. Met 'meerijden' wordt in al deze gevallen bedoeld: minstens 80 % van de totale afstand die de bestuurder aflegt, met als vertrek- en eindpunt zijn woonst.

Bovendien moet de werkgever in dit geval kunnen bewijzen dat er geen privégebruik is. Om het te verhinderen, moet hij de maatregelen nemen die redelijkerwijs van hem verwacht kunnen worden. Hij kan bijvoorbeeld in het arbeidsreglement zetten dat het verbo-

den is om 's avonds, in het weekend en in de vakanties met het voertuig te rijden, maar op zich volstaat dat niet. Het reglement moet ook zeggen welke sancties er zijn voor personeelsleden die het verbod niet respecteren. Bovendien moet de werkgever controleren dat er geen privégebruik is en daarvan bewijzen kunnen voorleggen. In een collectieve verlofperiode moet het voertuig in de onderneming staan. Als het bij de werknemer blijft, weigert de RSZ te accepteren dat niet voor privédoeleinden wordt gebruikt. Sommige ondernemingen huren parkeerruimte in collectieve vakantieperiodes omdat het huurcontract telt als bewijs.

INDIVIDUEEL VERVOER

Er is ook geen CO₂-taks als een werfleider of een andere werknemer een bedrijfsvoertuig gebruikt om in een dag verschillende bouwplaatsen te bezoeken. De verplaatsing van thuis naar de eerste bouwplaats wordt dan niet beschouwd als een privéverplaatsing. Verplaatsingen van thuis naar het kantoor wel, als daar enkele uren (of verschillende dagen) normale arbeid verricht wordt. Ten slotte moet ook een zelfstandige bedrijfsleider geen CO₂-taks betalen, ook niet als hij het voertuig gebruikt voor privédoeleinden. Hij is geen werknemer. ■



hendrik.dewit@confederatiebouw.be – Een modelreglement voor het gebruik van bedrijfsvoertuigen voor collectief vervoer staat op www.confederatiebouw.be in de rubriek *Modeldocumenten - Personeelsbeheer*.