

Wanneer is privégebruik belastbaar?

Werknemers van bouwbedrijven maken soms privégebruik van een lichte vrachtwagen van het bedrijf. Ze genieten dan een *voordeel van alle aard*. Daarop moeten ze belastingen betalen, net alsof ze met een bedrijfswagen zouden rijden.



VASTE WERKPLEK? – De belastingen op woon-werkverkeer met een bedrijfswagen hangen onder meer af van de vraag of de bouwplaats telt als een vaste plaats van tewerkstelling.

Dat is kort samengevat het idee. De praktijk is iets ingewikkelder. Wat is dat namelijk, privégebruik? In principe vallen onder die noemer het woon-werkverkeer en anderzijds de privéverplaatsingen na de uren, in de vakantie, in het weekend enzovoort.

Maar hier duikt een eerste complicatie op: woon-werkverkeer telt voor de fiscus niet altijd als privéverplaatsing. Het is alleen een privéverplaatsing als de werknemer een vaste plaats van tewerkstelling heeft. Wie van zijn woonplaats naar een niet-vaste plaats van tewerkstelling rijdt met een lichte vrachtwagen van het bedrijf, maakt een beroepsverplaatsing.

VASTE WERKPLEK OF NIET?

De fiscale administratie hanteert de volgende regel: het gaat om een vaste werkplek als de werknemer daar in het belastbare tijdperk minstens 40 dagen aanwezig is. Deze 40 dagen hoeven elkaar niet op te volgen. Deze regel is van groot belang voor een bouwvakwerker. Het is voldoende dat hij in een kalenderjaar op 40 dagen of meer op dezelfde bouwplaats werkt, om daar een vaste plaats van tewerkstelling te hebben. En in dat geval geldt de verplaatsing van zijn woning naar deze bouwplaats als een privéverplaatsing. Maakt hij deze met een bedrijfsvoertuig, dan geniet hij een voordeel van alle aard, waarop hij belastingen moet betalen.

WAGENS EN LICHTE VRACHTWAGENS

De fiscus maakt geen verschil tussen privéverplaatsingen met personenwagens, wagens voor dubbel gebruik of lichte vrachtwagens. In al deze gevallen is er sprake van een belastbaar voordeel van alle aard. Wel verschillend is de manier waarop de grootte van dit voordeel bepaald wordt. Voor personenwagens, auto's voor dubbel gebruik en minibussen wordt het voordeel van alle aard forfaitair berekend. Dit gebeurt tegenwoordig op basis van de cataloguswaarde van het voertuig, de CO₂-uitstoot en een ouderdomscoëfficiënt.

Het voordeel van een lichte vrachtwagen wordt niet forfaitair berekend. Het is gelijk aan het bedrag dat de werknemer zou moeten betalen om het voertuig te mogen gebruiken voor zijn privédoeleinden. Met andere woorden: de kosten per kilometer van het voertuig, vermenigvuldigd met de afstand van de privéverplaatsing. In de praktijk kan een aannemer zich voor de kilometerkostprijs baseren op de berekeningen die in vakbladen gebruikt worden.

GEORGANISEERD DOOR DE WERKGEVER

Een aparte behandeling krijgt het kosteloze gemeenschappelijk vervoer dat aannemers vaak organiseren voor hun bouwvakkers.

Wat is een lichte vrachtwagen?

Hierover bestaat soms verwarring. Vier categorieën van wagens worden als 'lichte vrachtwagens' beschouwd. We geven de formele beschrijvingen.

- **Pickups met enkele cabine.** Elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten enkele cabine die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak.
- **Pickups met dubbele cabine.** Elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, bestaande uit een volledig van de laadruimte afgesloten dubbele cabine die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een open laadbak.
- **Bestelwagens met één enkele rij zetels.** Elke auto opgevat en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximaal toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt, gelijk-

tijdig bestaande uit een passagiersruimte die ten hoogste twee plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen, en een daarvan afgesloten laadruimte waarvan de afstand, tussen elk punt van de scheidingswand achter de zitplaatsen en de binnenkant van de achterzijde van de laadruimte, gemeten in de langsrichting van het voertuig, op een hoogte van 20 cm boven de vloer, steeds minstens 50 % dient te bedragen van de lengte van de wielbasis. Bovendien moet deze laadruimte over haar hele oppervlakte bestaan uit een van het koetswerk deel uitmakende, vaste of duurzaam bevestigde, horizontale laadvloer zonder verankeringsplaatsen voor bijkomende banken, zetels of veiligheids gordels;

- **Bestelwagens met dubbele rij zetels.** hetzelfde als de vorige categorie, maar met een passagiersruimte die ten hoogste zes plaatsen mag bevatten, die van de bestuurder niet inbegrepen.

Er worden dan twee soorten inzittenden onderscheiden: de passagiers en de bestuurder. Voor de passagiers beschouwt de fiscus dit vervoer als een belastingvrij sociaal voordeel en niet als een

Eén van de heikle vragen is: wat telt als privégebruik en wat niet?

belastbaar voordeel van alle aard. Hetzelfde geldt voor de bestuurder voor dat deel van het woon-werkverkeer dat hij samen met één of meer collega's aflegt.

Maar de bestuurder rijdt bijna altijd een deel van het traject alleen. Na de werkdag zit hij alleen in het voertuig als hij de laatste passagier heeft afgezet en naar huis rijdt. 's Ochtends vertrekt hij alleen naar het oppikpunt van de eerste passagier. Privévervoer of niet? De fiscus is coulant. Ook voor dit individuele woon-werkverkeer moet geen belastbaar voordeel aangegeven worden als tegelijk aan volgende voorwaarden voldaan is:

- de werkgever moet de regels en de modaliteiten in een reglement vastleggen;
- het aandeel carpooling moet minstens 80% bedragen in het totale traject;
- het voertuig mag niet voor eigenlijke privéverplaatsingen worden gebruikt. ■



COLLECTIEF VERVOER – Telt niet als voordeel van alle aard voor de bestuurder als aan de nodige voorwaarden voldaan is.



www.confederatiebouw.be. Nog specifieke vragen? Stel ze aan marleen.porre@confederatiebouw.be.