



AVENUE DE LA
**JOYEUSE ENTRÉE
BLIJDE INKOMST**
LAAN

17-21

N^R 230

**SOCIAAL-ECONOMISCHE
NIEUWSBRIEF**

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



HET WOON-WERKVERKEER

Het (para)fiscale kader 3

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten 16

POLITIQUE DE RELANCE

Investissements publics vs contraintes budgétaires 20

- Stuurgroep: Andy Assez, Emmanuel de Bethune, Kris Degroote, Luc Denayer, Tasso Fachantidis, Céline Mouffe, Michèle Pans, Michael Rusinek, Sana Sellami,
- Redactie: Bastien Castiaux, Jean-Paul Denayer, Clarisse Van Tichelen
- Redactiesecretariaat: Alain Cabaux
- Opmaak: Lut Van Nuffel
- Website: www.ccecrb.fgov.be
- Verantwoordelijke uitgever: Kris Degroote, Blijde Inkomstlaan 17-21, 1040 Brussel

HET WOON-WERKVERKEER

Het (para)fiscale kader



In het Interprofessioneel akkoord 2017-2018 hebben de sociale gesprekspartners de mobiliteit geïdentificeerd als een maatschappelijke uitdaging waarrond ze hun werkzaamheden wensen voort te zetten. Door zijn aansprekende kracht en zijn invloed op de gedragingen is het (para)fiscale kader van het woon-werkverkeer - dat tot het bevoegdheidsdomein van de sociale gesprekspartners behoort - een belangrijk instrument dat oplossingen kan aanreiken voor de mobiliteitsproblemen in ons land (CRB, 2015). Dit artikel kwam tot stand met de hulp van de fod Financiën en van de RSZ. In eerste instantie geeft het een overzicht van het bestaande (para)fiscale kader van het woon-werkverkeer per vervoermiddel. Vervolgens bevat het een aantal pistes om ervoor te zorgen dat dit kader de multimodaliteit meer bevordert en het gebruik van duurzame vervoermiddelen voor het woon-werkverkeer meer aanmoedigt.

EEN INSTRUMENT DAT DE MOBILITEITSPROBLEMEN HELPT OPLOSSEN

De mobiliteitsproblemen in België worden steeds groter. België is, met zijn steden Antwerpen en Brussel op kop, een van de Europese landen met de ergste verkeerscongestie, wat negatieve gevolgen heeft voor de burger, de economie en de samenleving. Deze situatie is des te zorgwekkender omdat het Federaal Planbureau voor de periode 2012-2030 een forse toename van de mobiliteitsbehoeften van de Belgische burgers en ondernemingen voorspelt. Het woon-werkverkeer zou in die periode met 4,8% toenemen, wat neerkomt op een jaarlijkse stijging van 0,3% (FPB, 2015). Het is goed voor een vierde van alle verplaatsingen en heeft bijgevolg een aandeel in de verkeerscongestie (meer dan 60% van het verkeer tijdens de piekuren) (fod Mobiliteit en Vervoer, 2014). Door zijn aansprekende kracht en zijn invloed op de gedragingen is het (para)fiscale kader van het woon-werkverkeer een belangrijk instrument dat oplossingen kan aanreiken voor de mobiliteitsproblemen in ons land (CRB, 2015).

FISCAAL KADER

Het algemene beginsel van de fiscale wetgeving m.b.t. de werkgeverstegemoetkoming¹ in de kosten van het woon-werkverkeer² houdt in dat deze tegemoetkoming is vrijgesteld van zowel personenbelasting (PB) als vennootschapsbelasting (VB). Ze wordt dus niet als loon beschouwd.

¹ In dit artikel verstaan we onder werkgeverstegemoetkoming elke tegemoetkoming van de werkgever in het kader van het woon-werkverkeer, ongeacht het vervoermiddel (bedrijfswagen, openbaar vervoer, fiets, carpooling, eigen wagen enz.).

² Het woon-werkverkeer maakt deel uit van de privéverplaatsingen aangezien het plaatsvindt in de privétijd van de werknemers.

Uit fiscaal oogpunt is de werkgeverstegemoetkoming voor een vervoermiddel vrijgesteld van belastingen zodra het minstens voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt, ook al worden er ook verplaatsingen om beroepsredenen³ of strikte privéverplaatsingen⁴ mee uitgevoerd. Uit parafiscaal oogpunt, daarentegen, vraagt de RSZ - zoals hieronder wordt uitgelegd - te bewijzen dat het vervoermiddel uitsluitend voor het woon-werkverkeer en niet om strikte privéverplaatsingen wordt gebruikt opdat de tegemoetkoming parafiscaal wordt vrijgesteld. Voorbeeld: het voordeel van alle aard dat bestaat in het ter beschikking stellen van een bedrijfsfiets is fiscaal vrijgesteld vanaf het ogenblik dat die fiets wordt gebruikt voor het woon-werkverkeer, ook al wordt er ook mee gereden voor strikte privédoeleinden.

Tabel blz. 8-9 vat het bestaande fiscaal kader voor de werknemers en de werkgevers samen volgens het vervoermiddel dat voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt. Voor de werknemers geldt het geval van de forfaitaire (en niet de werkelijke) aftrek van de beroepskosten⁵.

Openbaar gemeenschappelijk vervoer

Voor het openbaar gemeenschappelijk vervoer (trein, tram, bus en metro) is het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming in de gedeeltelijke of volledige kosten voor het gebruik ervan volledig belastingvrij.

De "andere" vervoermiddelen

Voor de "andere" vervoermiddelen (auto, motorfiets, bromfiets...) is de werkgeverstegemoetkoming belastingvrij voor een maximumbedrag van 390 euro⁶ per jaar (ongeacht de woon-werkafstand). Het woon-werkverkeer te voet kan ook deze belastingvrijstelling van 390 euro per jaar genieten. Bij gebrek aan specifieke wetgeving wordt het immers als een "ander" vervoermiddel beschouwd. Hetzelfde geldt voor de systemen van gedeeld vervoer (cambio, villo enz.).

³ Een verplaatsing om beroepsredenen is een verplaatsing in het kader van een opdracht waarvoor de werkgever de kosten verplicht moet terugbetalen aan zijn werknemer(s).

⁴ Strikte privéverplaatsingen zijn verplaatsingen die buiten het woon-werkverkeer worden verricht.

⁵ Wat de personenbelasting betreft, vormt hoofdzakelijk artikel 38, § 1, al. 1, 9° en 14° van het wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (WIB 1992) de rechtsbron:
"9° voor de werknemer wiens beroepskosten overeenkomstig artikel 51 forfaitair worden bepaald, de vergoedingen door de werkgever toegekend als terugbetaling of betaling van reiskosten van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling voor zover de werknemer die verplaatsing maakt : a) met het openbaar gemeenschappelijk vervoer: voor het volledige bedrag van de vergoeding; b) met een gemeenschappelijk vervoer van personeelsleden dat door de werkgever of door een groep van werkgevers wordt georganiseerd: voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement eerste klasse voor die afstand; c) met een ander dan in a of b vermeld vervoermiddel: voor een maximumbedrag van 250 EUR" (basisbedrag) "per jaar". Dit bedrag moet worden geïndexeerd en komt neer op 390 euro voor de inkomsten van 2017.

"14° a) de kilometervergoeding toegekend voor de werkelijk met de fiets gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling voor een bedrag van maximum 0,145 euro" (basisbedrag - 0,23 euro voor de inkomsten van 2017) "per kilometer; b) het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een fiets en de toebehoren, met inbegrip van de onderhouds- en stallingskosten, die daadwerkelijk wordt gebruikt voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling".

⁶ Aanslagjaar 2018, inkomsten 2017

De fiets

De toekenning van een fietsvergoeding staat volledig los van het soort fiets (koersfiets, hybride fiets, elektrische fiets, mountainbike enz.) dat wordt gebruikt. De elektrische fiets moet een maximumsnelheid van 25 km/uur en een maximumvermogen van 250 watt hebben en de motor mag alleen aandrijfkracht geven wanneer de bestuurder actief trapt. De speed pedelec die sneller dan 25 km/uur rijdt, wordt dus niet als een fiets beschouwd. Woon-werkverkeer met een speed pedelec kan als met een "ander" vervoermiddel worden vergoed. De ministerraad heeft op 18 mei 2017 evenwel besloten de categorie van de elektrische fietsen uit te breiden met de fietsen die maximum 45 km/uur rijden⁷. Voor de werknemers die de fiets voor hun woon-werkverkeer gebruiken, is de werkgeverstegemoetkoming vrij van belastingen voor een maximumbedrag van 0,23 euro/km⁸. De werkgever, van zijn kant, kan sommige kosten van investeringen in fietsinfrastructuur (garage, kleedruimten en sanitair) tegen 120% aftrekken.

Het georganiseerd collectief vervoer (GCV)

De wetgeving onderscheidt twee vormen van collectief vervoer dat door de werkgever wordt georganiseerd.

Eenzijds is er het collectief vervoer (van minimum 2 personen) met een bestuurder (bv. een minibus). Het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming is, om de werknemers ertoe aan te moedigen dit vervoermiddel te gebruiken, vrijgesteld van personenbelasting voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand (ook al betaalt de werknemer geen kosten, aangezien het vervoer wordt georganiseerd en gefinancierd door de werkgever). Wat de vennootschapsbelasting betreft, mag de werkgever zijn tegemoetkoming volledig en de kosten van het GCV tegen 120% aftrekken.

Anderzijds is er de carpooling die de werkgever met de eigen wagen van de werknemer of met een bedrijfswagen organiseert. Voor carpooling met de eigen wagen is de werkgeverstegemoetkoming zowel voor de bestuurder als voor de passagier belastingvrij voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand. Voor carpooling met een bedrijfswagen is het voordeel van alle aard volledig vrij van belastingen voor de bestuurder als drie voorwaarden tegelijk zijn vervuld:

- (1) De werkgever legt de regels vast, controleert het gebruik en stelt een collectieve overeenkomst of individuele overeenkomsten tussen zichzelf en elke werknemer op.
- (2) Het aandeel van de carpooling in het totale woon-werktraject bedraagt voor de werknemer-bestuurder ten minste 80%.
- (3) Het betrokken voertuig wordt niet gebruikt voor strikte privéverplaatsingen.

⁷ Een wetsontwerp zal worden voorgesteld in de kamer: <http://vanoverveldt.belgium.be/nl/fiscale-regeling-voor-snelle-elektrische-fiets>

⁸ Bedrag voor het aanslagjaar 2018 - inkomsten 2017 (jaarlijks geïndexeerd)

Ook voor de passagier is het sociaal voordeel dat voortvloeit uit het gebruik van GCV voor het woon-werkverkeer belastingvrij onder dezelfde voorwaarden.

Als de passagier de bestuurder een vergoeding betaalt om de kosten te dekken, wordt deze laatste niet op die vergoeding belast als de bijdragen van alle passagiers niet groter zijn dan de kilometervergoeding die de overheid zijn personeel toekent voor verplaatsingen om beroepsredenen.⁹

Als de werknemers een beroep doen op carpooling die niet door de werkgever wordt georganiseerd is de werkgeverstegemoetkoming zowel voor de bestuurder als voor de passagier belastingvrij voor een maximumbedrag van 390 euro per jaar.

De bedrijfswagen

De bedrijfswagen geniet een specifieke fiscale behandeling. Op het voordeel van alle aard (VAA)¹⁰ dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen moet personenbelasting worden betaald. Dit voordeel hangt af van de cataloguswaarde, het bouwjaar en de CO₂-uitstoot van de wagen. Het kan nooit lager zijn dan 1280 euro per jaar (bedrag voor de inkomsten van 2017). Als de bedrijfswagen wordt gebruikt voor het woon-werkverkeer geniet de werknemer een belastingvrijstelling voor "andere" vervoermiddelen van maximum 390 euro per jaar.

Voor de werkgever wordt 17% van het VAA als een verworpen uitgave beschouwd en als dusdanig belast. Als ook een tankkaart ter beschikking wordt gesteld, wordt 40%¹¹ van het VAA als een verworpen uitgave beschouwd. Voorts kan de werkgever de btw (21%) op de bedrijfswagen aftrekken in functie van het percentage beroepsgebruik¹² van de wagen. In de praktijk wordt toegestaan dat de btw op een bedrijfswagen forfaitair voor 35% wordt afgetrokken. De werkgever kan de werknemer een tankkaart ter beschikking stellen; de btw daarop kan ook forfaitair voor 35% worden afgetrokken. Voorts moet een verworpen uitgave (VU) op de tankkaart en de leasing worden geboekt. Voor de leasing hangt het aftrekbaarheidspercentage van de VU af van de CO₂-uitstoot van de bedrijfswagen. 70% van het VAA kan in mindering worden gebracht op het leasingbedrag excl. btw. Voor de tankkaart bedraagt de VU 25% van het bedrag van de tankkaart excl. btw, waarop 30% van het VAA in mindering kan worden gebracht.

⁹ 0,3363 euro/km van 1 juli 2016 tot 30 juni 2017

¹⁰ Het voordeel van alle aard is een raming door de wetgever van de waarde van een voordeel dat de werkgever of de onderneming toekent aan een werknemer (bv. een bedrijfswagen). De fiscus beschouwt een voordeel van alle aard als een beroepsinkomen. De werknemer moet dus belastingen betalen op het bedrag dat overeenstemt met de waarde van het voordeel van alle aard. Het voordeel van alle aard wordt berekend op basis van de CO₂-uitstoot, de cataloguswaarde en het bouwjaar van de wagen.

¹¹ Voor 1 januari 2017 werd slechts 17% van het VAA als een verworpen uitgave beschouwd. Dit percentage werd door de programmawet van 25 december 2016 opgetrokken tot 40% voor wagens met een tankkaart op 1/01/2017.

¹² Met beroepsgebruik worden alleen de verplaatsingen om beroepsredenen bedoeld; woon-werkverkeer en strikte privéverplaatsingen zijn dus uitgesloten.

De bedrijfsfiets

Hier moet de definitie worden gepreciseerd: de bedrijfsfiets mag een klassieke, hybride of elektrische fiets zijn (maximumsnelheid van 25 km/uur, maximumvermogen van 250 watt en motor die alleen aandrijfkracht mag geven wanneer de bestuurder actief trapt). Mountainbikes en koersfietsen zijn niet in die definitie begrepen en zijn bijgevolg een belastbaar voordeel van alle aard. De belastingvrijstelling voor de fietsvergoeding (maximum 0,23 euro/km) mag worden samengevoegd met de vrijstelling van het voordeel van alle aard dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een bedrijfsfiets. Voorts is de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van accessoires, onderhoud en stalling vrijgesteld van personenbelasting. De werkgever, van zijn kant, geniet een aftrek tegen 120% van de aankoopkosten, de kosten om het fietsgebruik aan te moedigen (investeringen in een garage, kleedruimten en sanitair) en de kosten van onderhoud, accessoires en herstellingen.

Gebruik van verschillende vervoermiddelen

Als een werknemer verschillende vervoermiddelen voor zijn woon-werkverkeer gebruikt en voor elk van die vervoermiddelen een werkgeverstegemoetkoming krijgt, moet men weten of de respectieve belastingvrijstellingen voor die vervoermiddelen mogen worden samengevoegd. De vrijgestelde vergoeding wordt vastgesteld per vervoermiddel dat tijdens het woon-werktraject wordt gebruikt en de verschillende vrijstellingen mogen worden samengevoegd voor zover elke werkgeverstegemoetkoming duidelijk verwijst naar verschillende delen van het traject of verschillende periodes van het jaar. Uit fiscaal oogpunt mag een werknemer die met de wagen naar het station rijdt en daar de trein naar het werk neemt dus de werkgeverstegemoetkoming voor het deel van het traject met de wagen en die voor het deel van het traject met de trein samenvoegen. Ook een fietsvergoeding mag worden samengevoegd met een vergoeding voor de eigen wagen als de fiets niet op dezelfde momenten van het jaar wordt gebruikt als de wagen. Dezelfde regels gelden voor de bedrijfswagen en de bedrijfsfiets.

Fiscaal kader		
Vervoermiddel	Voor de werknemer (personenbelasting, bij forfaitaire aftrek van de beroepskosten)	Voor de werkgever (vennootschapsbelasting)
Trein	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
Tram-Bus-Metro	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
“andere” vervoermiddelen (o.a. eigen wagen, gedeeld vervoer en te voet)	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (max. 390€/jaar)	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
	Belasting van het VAA met aftrek van de eigen bijdrage (3)	Belasting op 17% of 40% (indien tankkaart) van het VAA via verworpen uitgaven
Bedrijfswagen	Belastingvrijstelling voor “andere” vervoermiddelen indien gebruikt voor woon-werkverkeer (max. 390€/an)	65% van de btw op de bedrijfswagen en de tankkaart niet aftrekbaar VU op de tankkaart (25%) en de leasing (hangt af van de CO2-uitstoot)
Fiets (1)	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (max. 0,23 euro/km)	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming Aftrek van de kosten tegen 120% om het fietsgebruik aan te moedigen (investeringen in een garage, kleedruimten en sanitair)
Bedrijfsfiets (2)	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (max. 0,23 euro/km)	Aftrek van de kosten tegen 120% om het fietsgebruik aan te moedigen (investeringen in een garage, kleedruimten en sanitair)
	Vrijstelling van het VAA	Aftrek van de aankoopkosten tegen 120%
	Vrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van accessoires, onderhoud en stalling	Aftrek van de kosten van onderhoud, accessoires en herstellingen tegen 120%
Georganiseerd collectief vervoer (GCV)		

➔ Fiscaal kader van het woon-werkverkeer volgens het vervoermiddel

Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	Belastingvrijstelling van de werkgeverstegemoetkoming (voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand)	Aftrek van de kosten van het GCV tegen 120%
Carpooling georganiseerd door de werkgever	Indien bedrijfswagen: belastingvrijstelling van het VAA voor bestuurder en passagier onder drie voorwaarden Indien eigen wagen: belastingvrijstelling van de werkgeverstegemoetkoming voor bestuurder en passagier (voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand)	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
Carpooling met de eigen wagen die niet wordt georganiseerd door de werkgever	Belastingvrijstelling van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (max. 390€/jaar) voor bestuurder en passagier	Aftrek van het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming

(1) Met "fiets" worden alle fietsen bedoeld. De elektrische fiets moet een maximumsnelheid van 25km/uur en een maximumvermogen van 250 watt hebben en de motor mag alleen aandrijfkraft geven wanneer de bestuurder actief trapt.
(2) De bedrijfsfiets kan elektrisch (onder de bovengenoemde voorwaarden), klassiek of hybride zijn. Mountainbikes en koersfietsen maken daar geen deel van uit en vormen dus een belastbaar voordeel van alle aard.
(3) Het VAA mag worden afgetrokken van de persoonlijke bijdrage van de werknemer in de kosten van de bedrijfswagen (worden als kosten beschouwd: de kosten die de cataloguswaarde van het voertuig verhogen en de brandstofkosten voor het woon-werkverkeer, op voorwaarde dat de werkgever een tankkaart ter beschikking stelt en de werknemer de brandstofkosten op zich neemt).

PARAFISCAAL KADER

Het algemene principe van de sociale wetgeving is dat de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer niet als loon wordt beschouwd, waardoor er in theorie geen sociale bijdragen moeten worden op betaald. Als hetzelfde vervoermiddel ook wordt gebruikt voor strikte privéverplaatsingen moeten daarop in theorie wel sociale bijdragen worden betaald.

Tabel blz. 12 vat het bestaande parafiscaal kader samen volgens het vervoermiddel dat voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt.

Openbaar gemeenschappelijk vervoer, eigen wagen en fiets

Voor het openbaar gemeenschappelijk vervoer (trein, metro, tram en bus) dat voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt, wordt de werkgeverstegemoetkoming niet als loon beschouwd en moeten er dus geen sociale bijdragen op worden betaald. Dezelfde redenering geldt voor de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van de "andere" vervoermiddelen (maar op het bedrag boven 0,3363 euro/km moeten wel sociale bijdragen worden betaald) en voor de fiets (sociale bijdragen op het bedrag boven 0,23 euro/km). Worden als fietsen beschouwd: alle fietsen, met inbegrip van mountainbikes en koersfietsen. Elektrische fietsen moeten een maximumsnelheid van 25 km/uur en een maximumvermogen van 250 watt hebben en de motor mag alleen aandrijfkracht geven wanneer de bestuurder actief trapt. Speed pedelecs die sneller dan 25 km/uur rijden, worden dus niet als fietsen beschouwd. Woon-werkverkeer met een speed pedelec kan als met een "ander" vervoermiddel worden vergoed.

De bedrijfsfiets en de bedrijfswagen zijn ook hier twee bijzondere gevallen.

De bedrijfswagen

De terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen (voor andere dan alleen beroepsdoeleinden) wordt niet als loon beschouwd, maar de werkgever moet niettemin een solidariteitsbijdrage op de bedrijfswagen betalen (op basis van de cataloguswaarde en de CO₂-uitstoot).

De bedrijfsfiets

De terbeschikkingstelling van een bedrijfsfiets wordt niet als loon beschouwd als hij uitsluitend voor verplaatsingen om beroepsredenen of voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt. Als hij ook voor strikte privéverplaatsingen wordt gebruikt, vormt hij een voordeel van alle aard dat onderhevig is aan sociale bijdragen. Het bedrag van het voordeel hangt af van de prijs en van de gebruiksduur van de fiets. Het voordeel wordt dus alleen geboekt voor strikte privéverplaatsingen en niet voor verplaatsingen om beroepsredenen of voor het woon-werkverkeer (wat betekent dat het aandeel van de verplaatsingen om beroepsredenen en van het woon-werkverkeer van het voordeel van alle aard moet worden afgetrokken). Bovendien is de kilometervergoeding voor een fiets die in het kader van het woon-werkverkeer wordt toegekend ook vrij van sociale bijdragen als het om een bedrijfsfiets gaat. Een werknemer kan bijgevolg een bedrijfsfiets cumuleren met een fietskilometervergoeding voor zijn woon-werkverkeer, hoewel hij in werkelijkheid geen kosten heeft, aangezien de bedrijfsfiets ter beschikking wordt gesteld door zijn werkgever. Ten slotte worden de kosten voor onderhoud, accessoires en stalling, die door de werkgever worden gedragen, evenmin als loon beschouwd en zijn ze dus vrij van sociale bijdragen.

De RSZ aanvaardt ook dat de werkgever voor het woon-werkverkeer een segway, hoverboard, step enz. ter beschikking van zijn werknemers stelt. Ook hier wordt het voordeel van alle aard niet geboekt als deze vervoermiddelen uitsluitend voor verplaatsingen om beroepsredenen of voor het woon-werkverkeer worden gebruikt. Voor strikte privéverplaatsingen wordt een voordeel pro rata geboekt.

Georganiseerd collectief vervoer (GCV)

Als het collectief vervoer wordt georganiseerd door de werkgever en hij de werknemer een vergoeding toekent, wordt deze als loon beschouwd (aangezien de werknemer geen kosten draagt) en moeten er bijgevolg sociale bijdragen op worden betaald¹³.

Als de werkgever carpooling met een bedrijfswagen organiseert, moet hij geen solidariteitsbijdrage erop betalen als hij de onderstaande voorwaarden tegelijk naleeft:

- (1) De werkgever legt de regels vast, controleert het gebruik en stelt een collectieve overeenkomst of individuele overeenkomsten tussen zichzelf en elke werknemer op.
- (2) Het aandeel van de carpooling in het totale woon-werktraject bedraagt voor de werknemer-bestuurder ten minste 80%.
- (3) Het betrokken voertuig wordt niet gebruikt voor strikte privéverplaatsingen.

Als de carpooling met een privéwagen wordt georganiseerd, wordt de werkgeverstegemoetkoming voor de werknemer-bestuurder niet als loon beschouwd (tot een maximumbedrag van 0,3363 euro/km). Als de werknemer-passagier een bijdrage aan de werknemer-bestuurder betaalt, kan deze worden terugbetaald door de werkgever en wordt ze niet als loon beschouwd¹⁴. Als de werknemer-passagier geen kosten draagt, wordt de werkgeverstegemoetkoming in de verplaatsingskosten als loon beschouwd en is ze onderworpen aan sociale bijdragen. Deze regels voor de georganiseerde carpooling met een privéwagen zijn ook van toepassing voor de carpooling die niet door de werkgever wordt georganiseerd.

Gebruik van verschillende vervoermiddelen

Het parafiscale kader staat de combinatie van verschillende vervoermiddelen voor het woon-werkverkeer toe: voor verschillende delen van het traject (bv. eerst de fiets en daarna de trein) of voor hetzelfde traject tijdens verschillende periodes (bv. de fiets in de zomer en de auto in de winter). Als de vervoermiddelen daadwerkelijk voor het woon-werkverkeer worden gebruikt, wordt de werkgeverstegemoetkoming niet als loon beschouwd en is ze bijgevolg niet onderworpen aan sociale bijdragen.

¹³ Er bestaat evenwel een wettelijke uitzondering voor sectoren waar de werknemers zich naar werkerreinen moeten begeven (de bouwsector bv.). Indien dit is vastgelegd in een nationale cao mag aan de werknemers die zich met GCV verplaatsen onder bepaalde voorwaarden een mobiliteitsvergoeding worden toegekend die is vrijgesteld van sociale bijdragen ter compensatie van de verplaatsingstijd.

¹⁴ Er moet worden opgemerkt dat dit geval zeer zeldzaam is. Als het gaat om werknemers van dezelfde onderneming die samen aan carpooling doen, vergoedt de werkgever immers de bestuurder en niet de passagiers.

Vervoermiddel	Parafiscaal kader
Trein	Geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
Tram-Bus-Metro	Geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming
"Andere" vervoermiddelen (waaronder eigen wagen, gedeeld vervoer en te voet)	Geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (indien max. 0,3363 euro/km)
Bedrijfswagen	Solidariteitsbijdrage te betalen door de werkgever
Fiets (1)	Geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (indien max. 0,23 euro/km)
Bedrijfswagen	VAA van de bedrijfswagen wordt geboekt voor de strikte privéverplaatsingen (hangt af van de prijs van de fiets en van het % strikte privéverplaatsingen), maar niet voor de verplaatsingen om beroepsredenen en voor het woon-werkverkeer.
Georganiseerd collectief vervoer	
Collectief vervoer georganiseerd door de werkgever	Als de werkgever een vergoeding toekent, wordt deze als loon beschouwd (omdat de werknemer geen kosten draagt).
Carpooling georganiseerd door de werkgever	Met bedrijfswagen: geen solidariteitsbijdrage onder drie voorwaarden die tegelijk moeten worden nageleefd
	Met eigen wagen: geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (indien max. 0,3363 euro/km)
Carpooling niet georganiseerd door de werkgever	Met eigen wagen: geen sociale bijdragen op het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming (indien max. 0,3363 euro/km)

(1) Met "fiets" worden alle fietsen bedoeld (met inbegrip van mountainbikes en koersfietsen). Elektrische fietsen moeten een maximumsnelheid van 25 km/uur en een maximumvermogen van 250 watt hebben en de motor mag alleen aandrijfkracht geven wanneer de bestuurder actief trapt.

(2) Als "bedrijfswagen" kunnen ter beschikking worden gesteld: een klassieke fiets, een segway, een hoverboard, een elektrische fiets (met een maximumsnelheid van 25 km/uur en een maximumvermogen van 250 watt).



Parafiscaal kader van het woon-werkverkeer volgens het vervoermiddel

EEN BETER GEHARMONISEERD (PARA)FISCAAL KADER

De sociale wetgeving en de fiscale wetgeving lopen uiteen over verschillende aspecten van het woon-werkverkeer. Wat vooreerst de “andere” vervoermiddelen betreft (auto, motorfiets, bromfiets, verplaatsingen te voet...), is de werkgeverstegemoetkoming belastingvrij voor een maximumbedrag van 390 euro per jaar, terwijl ze vrij is van sociale bijdragen voor een maximumbedrag van 0,3363 euro/km.

Vervolgens aanvaardt de RSZ dat de werkgever zijn werknemers nieuwe vervoermiddelen (een segway, een step enz.) ter beschikking stelt voor het woon-werkverkeer, terwijl de fiscus dit a priori niet doet. Wat ten slotte het GCV betreft is, enerzijds, de werkgeverstegemoetkoming voor de werknemer-passagier in het kader van carpooling of collectief vervoer (minibus) die door de werkgever worden georganiseerd vrij van belastingen, maar wordt ze door de RSZ als loon beschouwd (waarop sociale bijdragen moeten worden betaald) omdat de werknemer in die gevallen geen kosten draagt; anderzijds is de werkgeverstegemoetkoming voor de werknemer-bestuurder die met de eigen wagen rijdt belastingvrij voor een maximumbedrag dat overeenstemt met de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand en vrij van sociale bijdragen voor een maximumbedrag van 0,3363 euro/km.

EEN VEREENVOUDIGD FISCAAL EN PARAFISCAAL KADER

We constateren dat de maximale belastingvrijstelling voor de werkgeverstegemoetkoming verschilt volgens het vervoermiddel: 0,23 euro/km voor de fiets, 390 euro/jaar voor de “andere” vervoermiddelen en de prijs van een treinabonnement in eerste klasse voor dezelfde afstand voor het GCV. Hetzelfde geldt voor de sociale wetgeving, maar in mindere mate: ook 0,23 euro/km voor de fiets, maar 0,3363 euro/km voor de “andere” vervoermiddelen en voor het GCV.

We constateren ook dat de speed pedelecs en de elektrische fietsen die harder dan 25 km/uur rijden, behoren tot de categorie van de bromfietsen en bijgevolg geen recht geven op een fietsvergoeding. De belastingvrije werkgeverstegemoetkoming is dus beperkt tot 390 euro/jaar. Welnu, voor een voltijdse werknemer komt het forfaitaire bedrag van 390 euro/jaar neer op een kilometervergoeding (0,23 euro/km) voor een woon-werkafstand met de fiets van minder dan 4 km. De fiscale aftrek voor een elektrische fiets die sneller dan 25 km/uur rijdt, is dan ook minder groot dan voor een elektrische fiets met een maximumsnelheid van 25 km/uur (0,23 euro/km ongeacht de woon-werkafstand). Voor de sociale wetgeving is de situatie omgekeerd: de fiets die niet sneller dan 25 km/uur rijdt, geeft recht op een vrijstelling van maximum 0,23 euro/km, terwijl de vrijstelling voor een fiets die sneller dan 25 km per uur rijdt maximum 0,3363 euro/km bedraagt. Op fiscaal vlak bestaat voorts een belastingvrijstelling voor de aankoop van een elektrisch voertuig: een bromfiets en een elektrische driewieler of vierwieler (fod Financiën, 2017b). De elektrische fiets komt hier niet in aanmerking.

Ten slotte verschilt de sociale wetgeving volgens het soort van verplaatsingen, wat de multimodaliteit ontmoedigt. Voor de fiscale wetgeving is het zo dat, zodra het vervoermiddel voor het woon-werkverkeer wordt gebruikt (ongeacht of het ook voor beroeps- en/of strikte privédoeleinden wordt gebruikt), de werkgeverstegemoetkoming is vrijgesteld volgens de uiteengezette regels. Voor de sociale wetgeving, daarentegen, wordt elke werkgeverstegemoetkoming in de kosten van een vervoermiddel dat voor andere dan woon-werk- of beroepsverplaatsingen wordt gebruikt als loon beschouwd, waardoor er sociale bijdragen op moeten worden betaald (met uitzondering van de bedrijfswagen, die voor alle verplaatsingen mag worden gebruikt, maar die onderworpen is aan een solidariteitsbijdrage). In theorie kan dit logisch lijken, maar in de praktijk is het voor een werkgever soms heel ingewikkeld om de bewijsstukken te moeten verzamelen die aantonen dat het vervoermiddel alleen voor woon-werk- en beroepsverplaatsingen wordt gebruikt. Deze regel remt zeker de toekenning van een bedrijfsfiets af: het gebruik ervan voor strikte privéverplaatsingen geeft, in tegenstelling met een bedrijfswagen, aanleiding tot de belasting van het eruit voortvloeiende VAA. Hetzelfde geldt voor sommige producten van het openbaar vervoer, zoals Railease, Rail Pass, ticketten voor trein, tram, bus of metro. In theorie heeft deze regel ook betrekking op de abonnementen van het openbaar vervoer, maar in de praktijk kan niet worden geverifieerd dat die ook voor strikte privédoeleinden worden gebruikt (het MIVB-abonnement bv. geldt in het hele Brussels hoofdstedelijk gewest).

EEN (PARA)FISCAAL KADER VOOR DE NIEUWE VERVOERMIDDELEN

De systemen van fiets- en autodelen, die zich blijven ontwikkelen, hebben nog geen (para)fiscaal kader. Als een werkgever besluit om (enkele van) zijn personeelsleden voor de kosten van hun woon-werkverkeer te vergoeden via een van die systemen, wordt deze vergoeding door zowel de fiscus als de RSZ beschouwd als gewoon loon dat is onderworpen aan zowel personenbelastingen als sociale werkgevers- en werknemersbijdragen.

De RSZ aanvaardt dat de onderneming vervoermiddelen zoals de segway, de step enz. ter beschikking stelt voor het woon-werkverkeer van haar werknemers met dezelfde regels als voor de bedrijfsfiets. De fiscus beschouwt deze vervoermiddelen als gewoon loon waarop personenbelasting moet worden betaald.

BIBLIOGRAFIE

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2015), "Advies over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid", <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc15-2220.pdf>

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN (2016), "Inventaris van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's met informatie en cijfergegevens die beschikbaar zijn om de huidige kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen", <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc16-2150.pdf>

FEDERAAL PLANBUREAU (2015), "Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030", federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, 109 p.

FOD FINANCIEN (2017a), https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/aftrek_vervoersonkosten/woon-werkverkeer/fiets

FOD FINANCIEN (2017b), https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/elektrische_voertuigen

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2014), persbericht "De weg naar uw duurzame mobiliteit" van 11 september 2014

KBC (2017), "Fiscale brochure bedrijfsauto's 2017", <https://multimediafiles.kbcgroup.eu/ng/published/LEASE/PDF/kbc-autolease-fiscale-brochure-bedrijfsauto-s.pdf>

Securex (2014), "Loon: terugbetaling van vervoerskosten", <https://www.securex.eu/lex-go.nsf/PrintReferenzen?OpenAgent&Cat2=66~~24&Lang=NL>

VERBRUGGE F. (2016), "Gids voor sociale reglementering in ondernemingen", Partena, nr. 1589

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten



In haar conjunctuurrapporten stelt de bijzondere raadgevende commissie voor het Bouwbedrijf vanaf het derde kwartaal van 2011 vast dat de sectortewerkingstelling waarvoor bijdragen betaald worden aan het Belgische socialezekerheidsstelsel stelselmatig terugloopt. Daar waar er per einde van het derde kwartaal van 2011 ca. 217.000 werknemers actief waren stabiliseert zich dat nu, einde 2016, op ca. 200.000.

Ondertussen stelt men vast dat de tewerkingstelling met Limosa-melding¹ (detachering), zeker na 2012 en tot in 2015, flink is gestegen. De Limosa-melding is nodig voor zowel werknemers en zelfstandigen, die uit het buitenland tijdelijk in België komen werken.

Deze werknemers die tijdelijk naar een ander EU-land worden gedetacheerd, blijven gedekt door de sociale zekerheid van het land waar zij zijn gedomicilieerd. Vaak zijn de sociale bijdragen in het land van herkomst lager dan in België en hierdoor is de tewerkingstelling van gedetacheerde werknemers goedkoper dan deze van Belgische werknemers.

Het Hoger Instituut voor de Arbeid van de KU Leuven² organiseerde een conferentie waarop de problematiek van de detachering uitgebreid werd belicht: "Intra-EU-detachering: kosten en baten".³

De detacheringsrichtlijn van 1996 bepaalt de regels die moeten nageleefd worden. Zo hebben gedetacheerde werknemers recht op de zogenaamde "harde kern" van de dwingende bepalingen inzake de loon- en arbeidsvoorwaarden van de staat van ontvangst (bijvoorbeeld minimumlonen). Voor het overige blijft op de gedetacheerde werknemer in beginsel het arbeidsrecht van de uitzendstaat van toepassing. Hetzelfde geldt op het vlak van sociale zekerheid.

Door een aantal sprekers wordt benadrukt dat deze regeling vele jaren op voldoening gevende wijze gewerkt heeft. De politieke gevolgen van de "val van de Berlijnse muur" brengen hierin verandering. In 2004 treden meerdere voormalige "Oostblok"-landen⁴ toe tot de Europese Unie, in 2007 gevolgd door Bulgarije en Roemenië. Door het verschil in levensstandaard wordt de mogelijkheid om vanuit deze landen te gaan werken in "West-Europa", onder het statuut van detachering, zeer aantrekkelijk.

Al bij al blijft het fenomeen, gemeten op een Europese schaal, nog beperkt qua omvang. In 2015 wordt het geraamd op ca. 0,6% van de totale tewerkingstelling in de EU/EFTA, dit komt overeen met 2,05 miljoen uitgegeven A1- documenten.⁵ Het aantal uitgegeven A1-documenten is in 2015 wel meer dan verdubbeld sinds 2009. Het gaat hem dan zowel over gedetacheerde werkkrachten in 1 land (art. 12) als in 2 of meerdere landen (art. 13).

¹ Online melding voor buitenlanders die tijdelijk in België komen werken

² Prof. J. Pacolet en F. De Wispelaere

³ Deze conferentie vond plaats op 28 april 2017 in Leuven.

⁴ Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Polen, Slovenië, Slovakije en Tsjechië

⁵ Het A1 document is een verklaring betreffende de sociale zekerheidswetgeving die op een persoon van toepassing is als hij/zij in meer dan één EU-lidstaat werkt. Het bevestigt zijn/haar sociale zekerheidssituatie voor de periode die in de verklaring is opgenomen en geeft aan in welk land hij/zij sociale zekerheidsbijdragen moet betalen.

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten

De eerder beperkte omvang op Europese schaal verhindert niet dat er bezorgdheid en commotie ontstaat in een aantal lidstaten. In absolute getallen zijn de belangrijkste "ontvangende" lidstaten⁶ Duitsland (ca. 420.000), Frankrijk (ca. 170.000) en België (ca. 150.000). Het valt op dat het aandeel in België relatief hoog is in vergelijking tot de omvang van de arbeidsmarkt.

Uit de data van de HIVA-studie blijkt eveneens dat de detacheringen zich sterk concentreren in de bouwsector. Van alle intra-Eu detacheringen gaat 41,6% naar de bouwsector, gevolgd door de industrie (met uitsluiting van de bouw). Ook blijkt dat de detacheringstroom zich niet beperkt tot de stromen tussen de "nieuwste" leden (EU13) en de "oudere" leden (EU15) maar zich ook afspeelt binnen de landen van de EU15. Meer dan de helft van de detacheringen vinden plaats tussen buurlanden. Voor de detacheringen in 2 of meerdere landen (art. 13) valt het grote aandeel van de transportsector op (34,2%).

De HIVA-studie komt tot het besluit dat er binnen Europa nog werk te verzetten valt om kwalitatief en kwantitatief te komen tot goede databanken. Dit vraagt om meer consolidatie, meer stroomlijning tussen de lidstaten. Er bestaan vandaag nog substantiële verschillen voor de aanpak inzake datacollectie tussen de verschillende lidstaten en sectoren.

De HIVA-studie onderstreept dat België een belangrijk "ontvangend" land is. Het aandeel van de ontvangen A1-documenten (art. 12) bedraagt ca. 25% van de totale tewerkstelling in de bouwsector, het gemiddelde voor de EU bedraagt ca. 4%. In haar conjunctuurverslagen heeft de brc Bouw er al op gewezen dat dit wijst op een substitutie van aan de R.S.Z. onderworpen tewerkstelling naar gedetacheerde tewerkstelling. De HIVA-studie bevestigt dit, maar stipt tevens aan dat verder onderzoek moet worden verricht om het fenomeen correct te kaderen. In welke mate is er sprake van substitutie en faalt de arbeidsmarkt of is er eerder een gebrek aan de juiste vaardigheden in België? Is detachering niet eerder geconcentreerd bij de "grote" spelers? Om meer evenwichtige uitspraken te doen over complementariteit of subsidiariteit lijkt het wenselijk om te kijken naar sub-sectoren. Deze vragen worden verder in het artikel nog uitgediept.

De onderzoekers hebben, om de studie uit te voeren, beroep kunnen doen op een aantal Belgische instrumenten. Een belangrijke input komt uit de GOTOT-IN databank die het aantal in België ontvangen A1-documenten registreert. Via de LIMOSA-databank kan achterhaald worden hoeveel meldingen er gebeuren onder de detacheringrichtlijn en hoeveel individuele personen schuilgaan achter deze meldingen. Dit wordt verder aangevuld met informatie over de gedetacheerde persoon (land van herkomst, werknemer of zelfstandige, zijn/haar nationaliteit, ...), de duurtijd van de opdracht, de activiteit, ... Door deze gegevens te linken aan de Bel-first databank krijgt men een beeld van de bedrijven die van deze diensten gebruik maken. Data van de NBB en Eurostat vervolledigen de gegevensbronnen.

Deze gegevens leren dat het aantal LIMOSA-tewerkgestelden verdubbelde tussen 2011 en 2015 en dat de bouwsector bijna 62% van de detacheringen in België voor zijn rekening neemt.

Een zeer groot deel van de gedetacheerden werkt voor een werkgever uit een buurland (Nederland: 26,5%; Frankrijk: 7,7%; Duitsland: 9,1%) of voor een Poolse werkgever (13,6%). Bepaalde landen leveren zo goed als exclusief werkrachten voor de bouw (Polen, Portugal, Roemenië, Slovakije, Slovenië). De werkrachten van Franse of Duitse "origine" zijn in meerderheid in andere sectoren dan de bouw tewerkgesteld. Het aandeel van de zelfstandigen voor alle LIMOSA-meldingen bedraagt 15%, maar loopt op naar 19% in de bouwsector. Het aandeel van de zelfstandigen in de bouw is groot voor bepaalde landen (Polen: 40%; Slovenië: 75%). De gedetacheerde werknemers zijn in grote meerderheid (76%) aan de slag in onderaannemingsbedrijven.

⁶ Gemeten naar het aantal art. 12 A1-documenten

DETACHERING BINNEN DE EUROPESE UNIE

Kosten en baten

De gemiddelde duurtijd van de detachering per aanmelding is in de periode 2010-2015 flink naar boven herzien. Waar deze nog werd berekend op 23 dagen in 2010 blijkt dat de duurtijd opgelopen is tot ca. 80 dagen in 2015. 56% van de detacheringen duren minder dan 1 maand, 17 % van de detacheringen duren langer dan 6 maand. Deze gegevens, in combinatie met het aantal keer dat een individu gemeld werd voor een detachering (geraamd op ca. 3 maal per jaar) laten toe om de impact in VTE op de totale tewerkstelling te ramen. Voor de ganse Belgische economie is dat aandeel geleidelijk toegenomen tussen 2011 en 2015 van 2,7% tot 4,4%. Maar de cijfers voor de bouwsector zijn veel hoger: het aandeel is toegenomen tussen 2011 en 2015 van 14,2% tot 33,0% (in 2015 wordt het aantal individuele intra-EU-gedetacheerden in de bouw geraamd op 130.600).

Bepaalde deelsectoren voelen de impact van de detachering harder aan omdat er een substitutie-effect optreedt (bouw van gebouwen - ontwikkeling van bouwprojecten, stukadoorswerk, schilderen en glas zetten). Voor één sector wordt aangegeven dat er complementariteit ontstaat (plaatsen van vloer- en wandtegels).

Naar omvang valt het op dat de top 100 van de bedrijven duidelijk meer beroep doet op gedetacheerde werkrachten dan de top 5000. Bedrijven die beroep deden op detachering hebben daarenboven minder geleden onder een terugval van de toegevoegde waarde, de omzet en de tewerkstelling tussen 2011 en 2015.

De redenen voor de toename van het gebruik van gedetacheerde werkrachten blijven divers. Het uiteenlopend aandeel van de detachering in de verschillende lidstaten verdient verder onderzoek.

Naast het evidente voordeel inzake kostprijs van de arbeid hebben vermoedelijk ook het tekort aan arbeidskrachten en de vraag naar flexibiliteit een rol gespeeld. Zonder de inbreng van detachering zou de spanning op de arbeidsmarkt mogelijk groter zijn geweest.

Het voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de detacheringsrichtlijn is erop gericht om niet langer alleen naar het minimumloon van de gastlidstaat te kijken, maar ook naar de regels inzake bezoldiging. Daaronder vallen vaak ook andere vergoedingen, zoals bonussen, mobiliteitsvergoedingen en loonsverhoging op basis van arbeidsjaren. Dit zou kunnen leiden tot een toename van het aandeel van de zelfstandigen in de detachering. Zij vallen immers buiten het toepassingsgebied van de Richtlijn. Dit voorstel tot herziening van de detacheringsrichtlijn stuit op weerstand van die landen van waaruit heel wat gedetacheerde werkrachten worden uitgestuurd.

De conferentie van het HIVA heeft ook haar aandacht gewijd aan de situatie in de transportsector. Daarnaast waren er bijdragen over de modellering van dit fenomeen, voor de positie van sociale partners, voor de beleidsmaatregelen inzake sociale dumping en fraude.⁷

In een slotwoord heeft de Staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude gewezen op de resultaten die werden geboekt met de genomen sectorspecifieke beleidsmaatregelen (toezicht, inspecties op de werkvloer).

⁷ Alle documenten van de conferentie zijn beschikbaar via <http://hiva.kuleuven.be/nl/nieuws/nieuws-items/Conferentie-Intra-EU-posting-costs-and-benefits-presentations-20170502>

De onderzoekers van het HIVA wijzen in hun slotaanbevelingen nogmaals naar:

- De noodzaak om de databases verder te “valoriseren”
- De wenselijkheid om de motivaties van de gebruikers te expliciteren

Het verdringingseffect dat de detachering veroorzaakt in de bouwsector is een realiteit, maar ook de positieve aspecten voor de Belgische bedrijven, de Belgische consumenten, de gedetacheerde werkkrachten en de buitenlandse bedrijven moeten in rekening worden gebracht.

Tenslotte wordt ook gewezen op de belangrijke rol die weggelegd is voor de sociale partners in de strijd tegen de fraude.

In die context hebben de sociale partners uit de sector een 40 punten plan uitgewerkt. Dit ‘Plan voor Eerlijke Concurrentie in de bouwsector’⁸ werd door de staatssecretaris voor Bestrijding van de sociale fraude en door de Minister voor Middenstand, Zelfstandigen en KMO’s samen met de vakbonden, de werkgeversorganisaties en de administratie ondertekend op 8 juli 2015 na overleg in rondetafelgesprekken. Het bevat 40 concrete maatregelen om de sociale fraude en de sociale dumping in de sector efficiënter te bestrijden.

Vele maatregelen uit dit plan werden door de regering doorgevoerd, andere zijn nog “on hold”, zoals een gerichte lastenverlaging van 6 euro per uur (globaal budget ca. 600 miljoen euro) voor de bouwsector. Voor de werkgeverszijde moeten de 40 punten onverminderd worden doorgevoerd en dus ook de 6 euro verlaging. Deze verlaging moet het mogelijk maken om de wig tussen de loonkost van de binnenlandse bouwvakker (loonkost geraamd op 32 euro per uur) en die van de gedetacheerde kracht (loonkost geraamd op 25 à 27 euro per uur) te overbruggen. Deze lastenverlaging is volgens de werkgeversorganisaties noodzakelijk om Belgische tewerkstelling te laten concurreren met niet-frauduleuze buitenlandse detachering.

Volgens de werknemerszijde zouden hierdoor meer mensen aangeworven worden onder het stelsel van de Belgische sociale zekerheid. Hierdoor zal er opnieuw meer tewerkstelling zijn die sociale bijdragen in België betaalt en zullen de RSZ-inkomsten op termijn terug stijgen.

⁸ <http://borsus.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20concurrentie%20Bouwsector.pdf>

POLITIQUE DE RELANCE

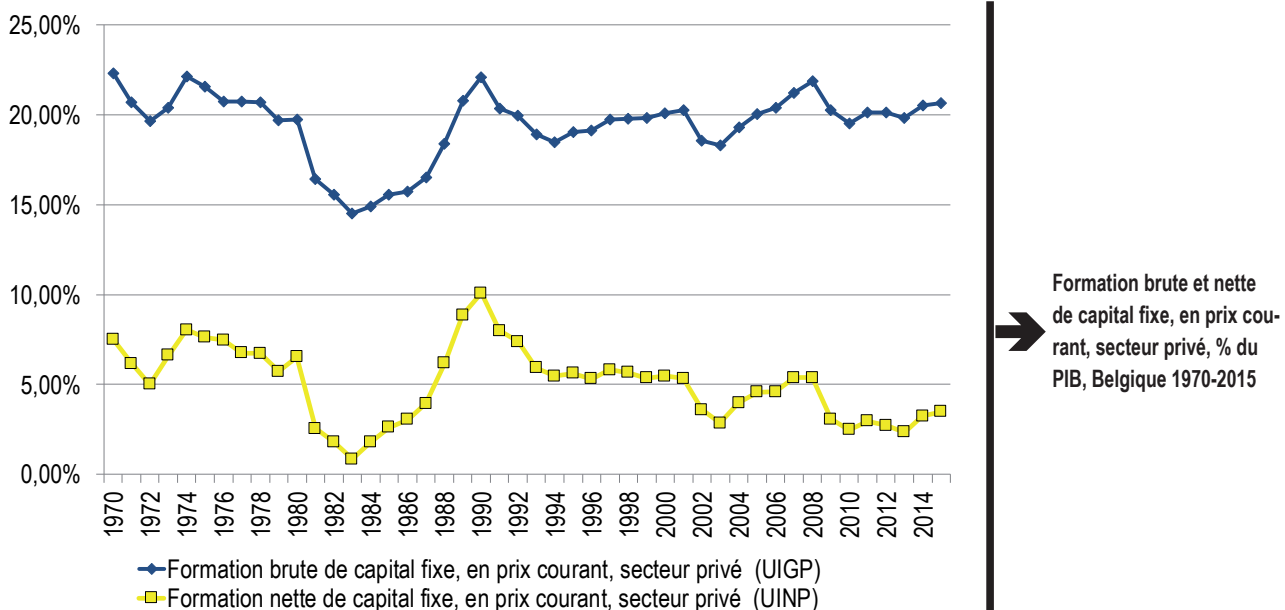
Investissements publics vs contraintes budgétaires



La crise économique de 2008 a été un véritable séisme. L'évènement en lui-même n'est cependant pas le seul fait historiquement remarquable: la reprise économique lente et décevante dans une grande partie du monde dit « développé » l'est également. Une croissance en berne, ou pas de croissance du tout, une inflation très faible, voire des phénomènes de déflation, un taux de chômage élevé et supérieur à son taux structurel, sont autant de traits qui ont caractérisés les économies américaines et européennes durant plusieurs années après la crise.

Aujourd'hui encore en Europe, la reprise de la croissance reste, selon la Commission européenne, très fragile: le chômage est toujours élevé, les taux de croissance de la productivité et de l'activité économique restent en deçà de leurs potentiels, et le niveau des investissements est encore, dans l'ensemble, inférieur à celui d'avant crise (CE, 2017a)

C'est dans ce contexte de reprise économique lente que la contribution des investissements à la croissance a été questionnée. En effet, alors que la consommation privée continue à tirer la croissance économique, les investissements sont eux, selon les termes de la Commission européenne, toujours « décevants » (CE, 2017b, p.1). Par rapport à d'autres périodes de reprise économique, celle que l'Europe a connu après la crise de 2008 fût particulièrement faible aux niveaux des investissements. En perspective internationale, cette faiblesse se vérifie également. Les autres grandes économies avancées, comme les Etats-Unis par exemple, ont vu leurs dépenses en investissement retrouver des couleurs plus rapidement (CE, 2017b, p.11).



Source : Commission européenne (AMECO)

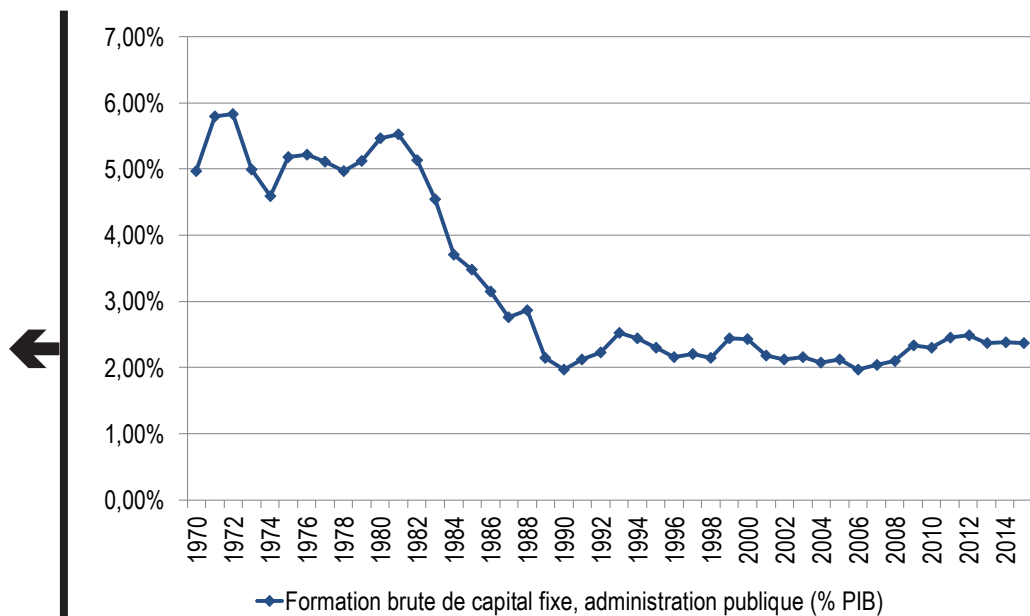
Investissements publics vs contraintes budgétaires

En ce qui concerne la Belgique, toutes les formes d'investissement ne posent pas le même problème. La formation brute de capital fixe du secteur privé, en prix courant, représente depuis les années 1970 à peu près 20% du PIB. Quant à la formation nette de capital fixe du même secteur, elle connaît depuis son pic du début des années 1990 une tendance à la baisse (voir graphique ci-dessus). Surtout, la formation nette de capital fixe, en % du PIB, n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Malgré tout la formation de capital net reste positive et le stock de capital privé net continue donc de croître, les investissements privés continuent donc de jouer un rôle important dans la croissance économique (voir par exemple BNB, 2017).

L'inquiétude porte donc avec beaucoup plus de force sur l'autre grande catégorie de ces dépenses, à savoir les investissements publics. Le problème n'est pas neuf : la Belgique souffre d'un manque d'investissements publics dont les effets se répercutent sur le stock de capital et sur la qualité des infrastructures. En voici quelques constats.

La part des investissements des administrations publiques dans le PIB belge se maintient à un peu plus de 2% depuis le début des années 1990 (voir graphique ci-dessous). Historiquement, ce chiffre s'établissait à plus de 5% dans les années 1970, avant de chuter durant les années 1980 et de se stabiliser au tournant de la décennie suivante. La baisse drastique de la part des investissements dans le PIB s'enclenche en même temps qu'une période de consolidation budgétaire débutée en 1981-1982 (Bisciari et al., 2015).

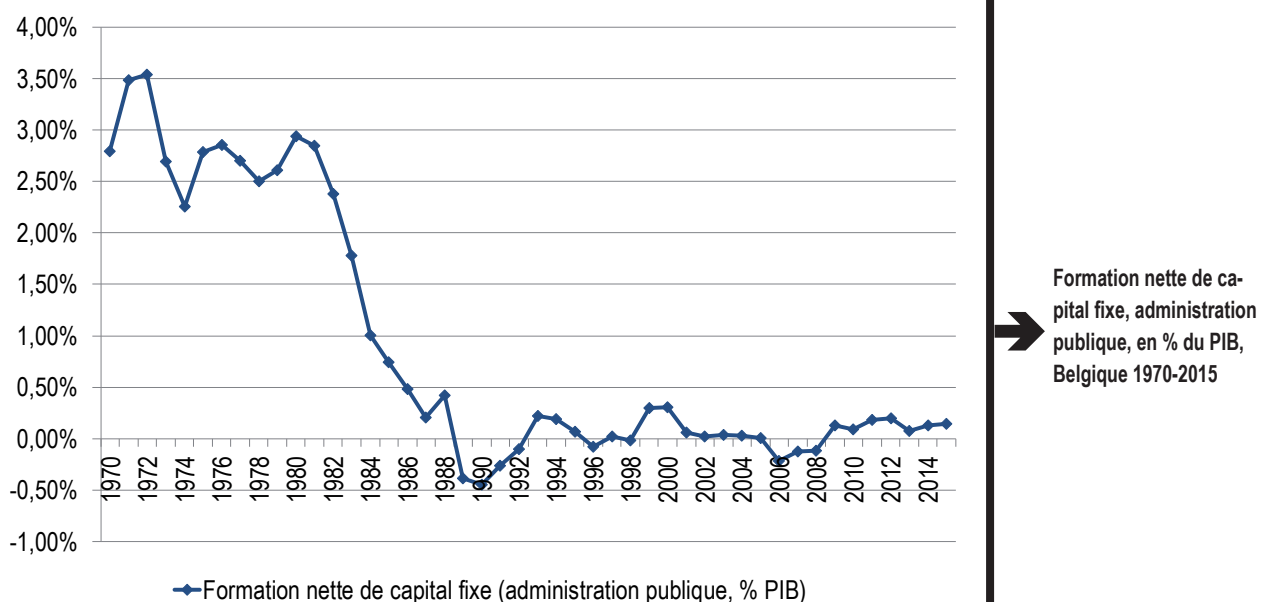
Formation brute de capital fixe, en prix courant, administration publique, en % du PIB, Belgique 1970-2015



Source : Commission européenne (AMECO)

Le maintien, depuis le début des années 1990, de ce niveau d'investissement des administrations publiques en pourcentage du PIB dissimule une réalité plus inquiétante. D'abord, le fait que les investissements publics aient à peine augmenté en termes réels depuis 1990, et soient encore inférieurs à leur niveau réel de l'année 1980 (Melyn et al., 2016, p.113). Ceci signifie qu'en corrigeant pour l'augmentation des prix, peu d'efforts ont véritablement été réalisés en la matière depuis plus de trente ans.

Ensuite, le fait que le niveau d'investissement des administrations publiques soit trop faible pour maintenir un stock de capital suffisant. La baisse de la part relative de la formation brute de capital fixe des administrations publiques a enclenché une diminution drastique de la formation nette de capital fixe des administrations publiques, toujours en pourcentage du PIB. Cette dernière est, depuis le début des années 1990, proche de zéro (voir graphique ci-dessous. Pour le même constat, voir CE, 2016a, pp.12-14). Autrement dit, les dépenses brutes d'investissement des administrations publiques ont été si faibles qu'elles ont à peine couvertes la dépréciation (l'usure, le remplacement, etc.) et n'ont pas permis de dégager un capital fixe net.



Source : Commission européenne (AMECO)

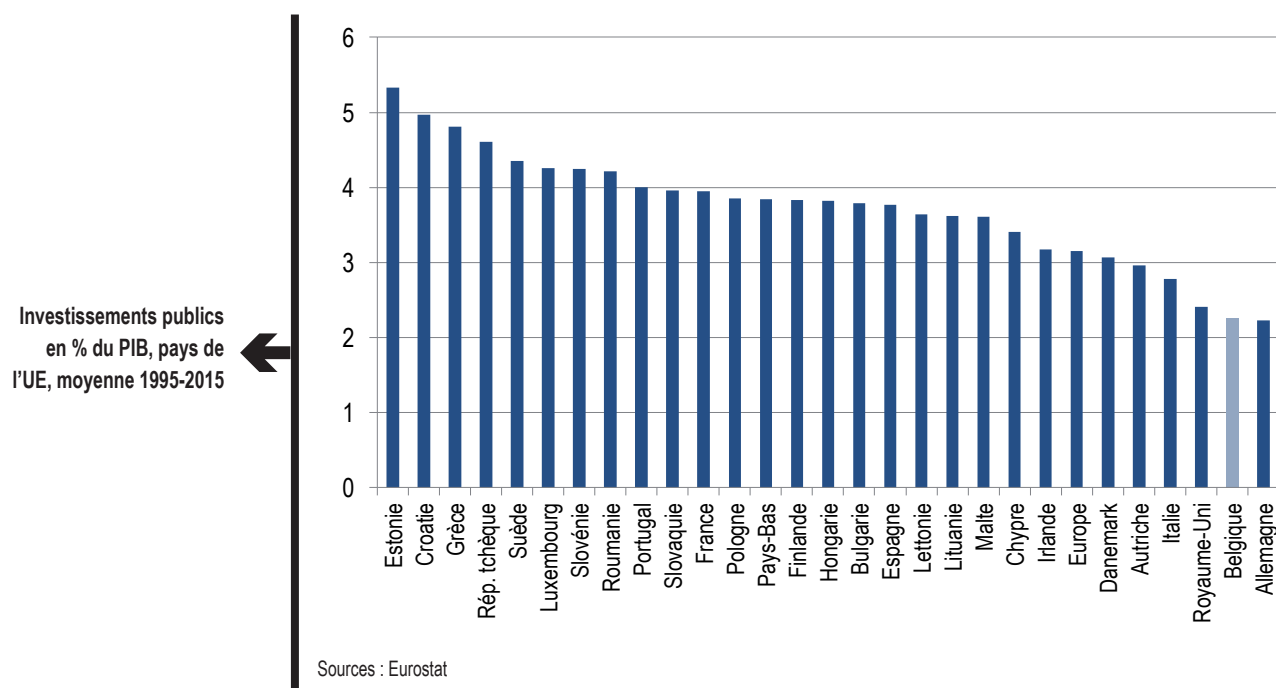
Ceci signifie que le stock d'actifs nets des administrations publiques est resté stable depuis cette période. Étant donné que l'activité économique a continué à croître, la part de ce stock dans le PIB a, quant à lui, décliné (pour le même constat, voir Biatour et al., 2017, pp.15-16).

Les interlocuteurs sociaux membres de la CCS de la Construction au sein du CCE ont déjà, par le passé, établi un diagnostic de la situation des investissements publics en Belgique qui relevaient l'ensemble des constats susmentionnés (CCE, 2016). Ils ont également appelé le gouvernement à répondre aux défis en la matière (CCE, 2017).

En définitive, les investissements publics en % du PIB ont stagné en Belgique depuis un quart de siècle et la formation nette de capital fixe des administrations publiques a donc été nulle. L'évolution historique comparée est également particulièrement inquiétante étant donné la compression drastique des dépenses d'investissement public durant les années 1980, qui a précédé cette stagnation d'un quart de siècle. La Belgique était, en 2007 juste avant la crise, avant-dernière dans le classement des pays de l'Europe des 15 en ce qui concerne tant la formation brute de capital fixe que la formation nette de capital fixe des administrations publiques, en % du PIB. Le seul pays qui faisait alors pire

Investissements publics vs contraintes budgétaires

était l'Allemagne.¹ En moyenne, entre 1995 et 2015, la Belgique était le deuxième pays à dépenser le moins en investissements publics en % de son PIB. À nouveau, le seul pays qui faisait pire était l'Allemagne (voir le graphique ci-dessous). La Belgique se distingue donc en Europe par sa faiblesse et ses mauvaises performances en matière d'investissements publics.



La question qui se pose est évidemment de savoir si cette situation peut perdurer. L'activité économique, qu'elle soit privée ou publique, à but lucratif ou non, peut-elle durablement se développer sur base d'une formation d'actifs nets publics qui stagne et donc sur base d'un stock d'actifs nets qui se détériore en pourcentage du PIB ?

C'est pourquoi, les appels à la relance des investissements publics se multiplient, pas seulement de la part des interlocuteurs sociaux de la CCS Construction du CCE (CCE, 2016 ; 2017), mais aussi de la part d'autres institutions nationales et de nos gouvernements, notamment à travers le pacte national pour les investissements stratégiques du Premier Ministre. De tels appels émanent aussi des différents niveaux européens et de l'OCDE (CE, 2016b ; CE, 2016e ; ECB, 2016 ; CE, 2017 ; Melyn et al., 2016 ; Mourougane et al., 2016 ; Szczepanski, 2016).

De manière générale, il est possible d'identifier trois grands ensembles de justifications à ces appels : des nécessités d'ordre économique et des nécessités d'ordre sociale et écologique.

¹ Bien sûr, la Belgique est remontée dans le classement les années d'après crise, non pas parce qu'elle a fait des efforts mais bien parce que plusieurs pays ont dramatiquement coupé dans leurs dépenses publiques en raison des politiques d'austérité qui y ont été poursuivies.

LA RELANCE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS : UNE NÉCESSITÉ ÉCONOMIQUE...

La première des nécessités économiques est celle de la croissance économique à court terme. Par définition, les dépenses publiques dans les investissements sont comptabilisées dans l'activité économique par la mesure du PIB. Augmenter les dépenses publiques stimule donc le PIB. C'est dans cette optique que s'inscrit notamment l'appel à une politique budgétaire positive pour la Zone euro récemment formulé par la Commission européenne (CE, 2016b). Il s'agit ici tout simplement d'une politique de relance et de soutien à l'activité par les investissements publics.

La seconde des nécessités économiques est celle de la croissance économique à plus long terme, en fournissant un environnement propice à la création et au développement d'activités socio-économiques diverses. On pense, par exemple, aux dépenses publiques d'investissement réalisées dans les infrastructures routières et/ou ferroviaires, ou celles consenties dans l'éducation et la santé. Si ces dépenses contribuent à la croissance à court terme lorsqu'elles sont actées, elles ont donc aussi, et même surtout, un effet bénéfique sur la croissance potentielle (voir par exemple Fournier, 2016 ; Mourougane et al., 2016 ; Szczepanski, 2016 ; EC, 2017, p.14).

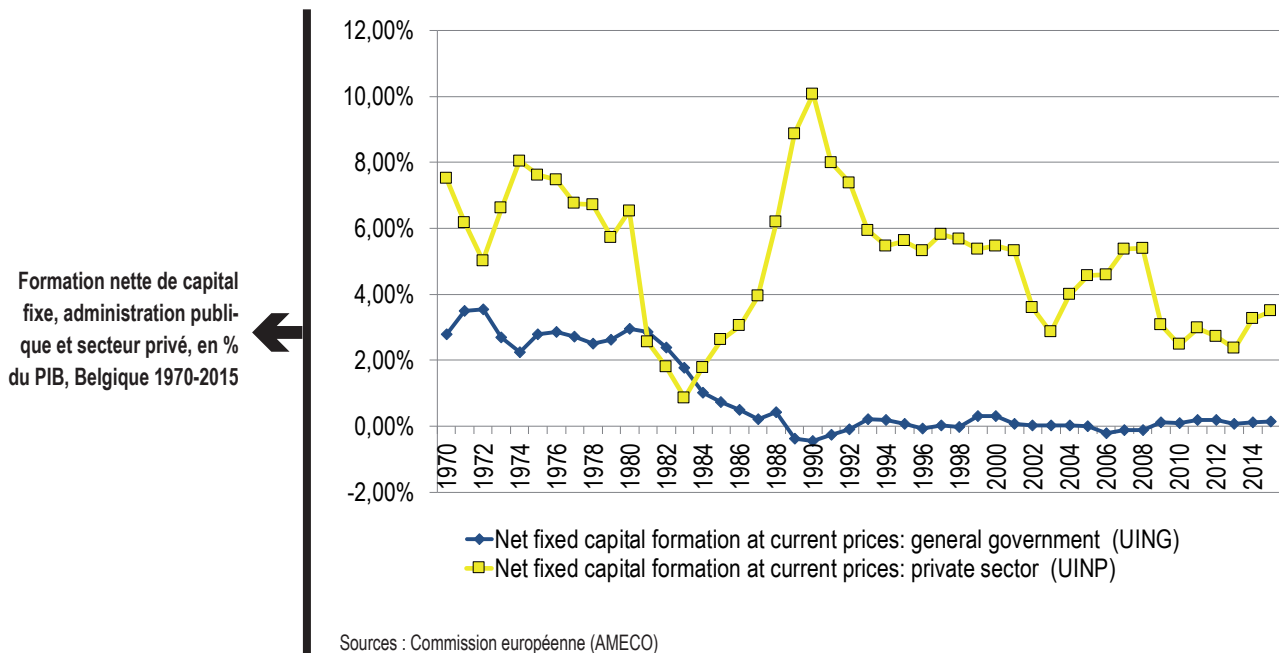
Les exemples d'estimations de tels effets positifs sont nombreux. Récemment, Abiad et al. (2015) ont montré que, pour un groupe de 17 économies avancées de l'OCDE, une hausse des investissements publics a un effet économique positif tant à court terme qu'à long terme. Elle réduit le chômage et permet même de stimuler l'investissement privé. Fourier (2016) a lui aussi identifié des effets bénéfiques considérables des investissements publics sur la croissance et la productivité du travail, surtout lorsque ces dépenses se rattachent à la santé et à la R&D. Cet effet positif est renforcé par le fait que, dans une grande partie des pays de l'OCDE, le stock de capital public est trop faible.

Concernant la Belgique, une tentative d'estimation des impacts d'une hausse des dépenses publiques dans les investissements a été réalisée par le Bureau fédéral du Plan et montre également des effets globalement positifs sur l'activité économique, à court comme à long terme (Biatour et al., 2017).

Il est intéressant de souligner la possible importance des investissements publics pour les investissements privés. Il a en effet été mentionné précédemment que si ces derniers se portaient plutôt bien, une tendance à la baisse de la formation nette de capital fixe peut être observée depuis le début des années 1990. Si les investissements publics nécessaires au maintien d'un environnement favorable au déploiement de l'activité économique privée font défaut, il est clair que les investissements privés en souffriront. Dans ce cas, la faiblesse des investissements publics aura un impact négatif, à terme, sur leurs équivalents privés, mettant ainsi en péril l'un des moteurs de la croissance belge actuelle.

En mettant les deux séries de formation nette de capital fixe en parallèle, il est possible d'observer la chose suivante. La formation nette de capital fixe du secteur privé, en % du PIB, connaît une tendance à la baisse depuis le début des années 1990, ce qui correspond à la période à partir de laquelle la formation nette de capital fixe des administrations publiques a été presque nulle (voir graphique ci-dessous). Il n'est pas impossible de considérer que ces deux évolutions soient liées. En l'occurrence, que la détérioration des investissements publics ait effectivement eu un effet négatif sur les investissements privés.

Investissements publics vs contraintes budgétaires



... SOCIALE ET ÉCOLOGIQUE

Mais la nécessité de relancer les investissements publics n'est pas seulement économique, elle est aussi sociale.

La première nécessité sociale est celle qui consiste tout simplement à assurer aux citoyens des infrastructures de qualité, que ce soit dans la mobilité, l'énergie, la santé ou encore l'éducation. Il s'agit là d'une fonction essentielle de l'Etat qui dépasse la simple dimension économique mise en évidence précédemment.

Il existe cependant une nécessité sociale englobant la précédente et cette fois plus directement liée à la question de la croissance économique. Il s'agit de remettre cette dernière sur les rails et de mettre un terme aux difficultés socio-économiques que connaissent actuellement plusieurs pays européens, dont le nôtre. La possibilité que la génération actuelle de jeunes adultes finisse par se trouver dans une situation plus précaire que celle de leurs parents est aujourd'hui bien réelle et est une source de préoccupation majeure mentionnée dans le très récent livre blanc sur l'avenir de l'Europe (CE, 2017d, p.9).

Ces difficultés socio-économiques créent un environnement pesant, voire néfaste, propice aux discours démagogiques qui, en plus de magnifier la frustration et le rejet, détournent l'attention des véritables problèmes. De tels discours essaient de faire passer certains de nos propres concitoyens pour des ennemis ; ils accusent les plus vulnérables d'être à l'origine de maux que ces derniers n'ont pas créés et dont ils sont en vérité les victimes ; ils entament les fondements de nos institutions les plus estimables ; ils attaquent l'idée d'une Europe unie et en paix, avec elle et avec le monde. En d'autres termes, ils créent et entretiennent la division, la suspicion, voire la haine et la xénophobie, menacent dangereusement le vivre-ensemble ainsi que l'avenir de l'Europe et entrent en conflit avec les valeurs

humaines de nos démocraties (pour un ensemble de constats similaires, voir par exemple ODIHR et al., 2009 ; FRA, 2010 ; de Bromhead et al., 2012 ; FRA, 2013, pp.16-17 ; Funke et al., 2015 ; CE, 2016f, p.54 et CE, 2017d, p.12).

Couper court à ces discours nécessite donc de s'attaquer au marasme socio-économique ambiant qui les nourrit, grâce à de la croissance dite « inclusive », c'est-à-dire de la croissance qui bénéficie à toutes et tous, particulièrement aux plus vulnérables (Darvas et Wolff, 2016 ; ou encore CE, 2016b et CE, 2017a).

Finalement, l'enchaînement potentiel à amorcer serait le suivant. La relance des investissements publics, entraînant dans son sillage une hausse des investissements privés, stimulerait la croissance économique. Cette dernière, devant bénéficier à l'ensemble de la population, permettrait de mettre un terme aux difficultés socio-économiques et d'obtenir un soutien populaire auxdits projets d'investissement. L'effet positif sur la croissance, et particulièrement sur la croissance à long terme, aurait également pour conséquence, non seulement de compenser la hausse des dépenses publiques, mais aussi, en cas d'effets retours suffisamment importants, de réduire le taux d'endettement public à long terme. De ce fait, loin de mettre en péril la soutenabilité des finances publiques, la relance des investissements publics permettrait au contraire de l'assurer (à ce sujet, voir par exemple Van Rompuy, 2016).

Enfin, il existe une nécessité écologique à la relance des investissements publics. Plus particulièrement, une nécessité à la relance d'investissements publics capables de lutter contre la détérioration de notre environnement et d'orienter les activités économiques afin d'en réduire le plus possible les impacts négatifs sur ce même environnement. On pense par exemple à des investissements publics dans le développement des énergies renouvelables, dans l'efficacité énergétique des bâtiments, dans l'amélioration et/ou l'extension des infrastructures de transport public, dans la recherche scientifique et technique (avec des applications diverses, comme le traitement de l'eau ou le stockage de l'énergie), dans l'éducation au respect de la nature, etc.

C'est en cohérence avec de tels constats que le Fonds européen pour les investissements stratégiques doit notamment, selon les termes du Règlement européen l'établissant, « pouvoir soutenir des projets respectueux de l'environnement » et « contribuer au passage à une économie verte, durable utilisant rationnellement les ressources » (UE, 2015, pp.3-4).

Néanmoins, s'il existe aujourd'hui un consensus de plus en plus large sur l'importance d'une relance des investissements publics, particulièrement dans des pays comme la Belgique, la traduction pratique de ce consensus pose encore problème. L'un des plus importants provient des contraintes budgétaires qui pèsent actuellement sur les finances publiques de plusieurs Etats, Belgique y compris. C'est vers ces contraintes qu'il faut désormais se tourner.

LES CONTRAINTES BUDGÉTAIRES...

Deux niveaux de contraintes budgétaires, liées mais néanmoins différentes, surtout quant à la finalité poursuivie, peuvent être identifiées. C'est ainsi que les interlocuteurs sociaux ont par ailleurs organisé leurs travaux concernant la soutenabilité des finances publiques (voir CCE, 2017b).

... AU NIVEAU EUROPÉEN...

Au niveau européen, l'objectif principal des règles budgétaires est de garantir une discipline consistante avec la participation à l'Union monétaire. C'est dans cette optique que s'inscrit le Pacte de Stabilité et de Croissance (PSC) adopté en 1997, modifié en 2005, et complété en 2011 et 2013 par les fameux « Six Pack » et « Two Pack ». Pour les Etats signataires, comme la Belgique en 2013-2014, ces règles côtoient désormais celles posées par le Traité sur la Stabilité, la Coordination et la Gouvernance (TSCG).

Sans doute les limites les plus connues établies par le PSC sont celles concernant le déficit et l'endettement public, ne pouvant respectivement être plus élevés que 3% et 60% du PIB. Le PSC pose aussi des limites lors de l'adoption de l'objectif à moyen terme (ou MTO, voir encadré ci-dessous). Pour les pays membres de la Zone euro, comme la Belgique, cet objectif ne peut être plus bas que -1% du PIB. Pour les pays signataires du TSCG, la limite inférieure a même été ramenée à -0,5% du PIB, sauf si le taux d'endettement est suffisamment loin des 60% et que le risque de soutenabilité des finances publiques est considéré comme faible.

Le « Six Pack » de 2011 a, en outre, introduit des éléments supplémentaires. Par exemple, il a spécifié plus en détail la réduction du taux d'endettement que doivent consentir les Etats qui se trouveraient confrontés au volet correctif du PSC. Il a également ajouté une contrainte supplémentaire quant à l'évolution des dépenses publiques : les dépenses (nettes des mesures ponctuelles) ne peuvent pas croître plus rapidement que le PIB potentiel à moyen terme (pour l'ensemble de ces règles, voir CE, 2016c).

Certes, le caractère contraignant des règles budgétaires européennes est parfois remis en question. Certains auteurs soulignent que la multiplication des règles et des exceptions a rendu l'édifice très complexe et rappellent qu'entre 1999 et 2014, le non-respect des règles budgétaires a plutôt été la norme que l'exception (ECB, 2008 ; Melyn et al., 2015). Il n'en reste pas moins vrai que les règles budgétaires européennes sont largement invoquées par les gouvernements nationaux pour justifier diverses décisions de politiques économiques, parfois difficiles.

Qu'en est-il plus exactement de la Belgique? Après une période de difficulté notable entre 2009 et 2014, la Commission européenne (2014) propose de sortir la Belgique de la procédure pour déficit excessif, proposition suivie par le Conseil de l'Union européenne (2014). Le pays reste actuellement concerné par le volet préventif du PSC, ce qui implique notamment de réduire suffisamment son déficit budgétaire structurel de manière à atteindre dans un laps de temps raisonnable son MTO. La Belgique présentant un taux d'endettement de presque 106% du PIB, assez largement supérieur au seuil des 60%, elle est aussi sujette aux ajustements en la matière prévus par les Traités.

Dans son avis de novembre 2016, la Commission européenne faisait part de son inquiétude quant à la capacité de la Belgique à respecter les règles auxquelles elle est soumise (CE, 2016d). La Commission anticipait ainsi une déviation significative de la trajectoire devant mener au MTO pour les années 2016 et 2017.

On le sait, la Belgique s'était engagée à atteindre l'équilibre structurel en 2018. Cet objectif a récemment été reporté à 2019. Fin 2016, sur base des Perspectives économiques 2016-2021 du Bureau fédéral du Plan, les interlocuteurs sociaux ont souligné que le solde de financement structurel n'atteindrait pas l'équilibre susmentionné de 0% mais s'établirait à -1,8% du PIB. Autrement dit, sans effort supplémentaire, la Belgique n'atteignait pas ses objectifs. L'effort à réaliser en 2018, de 1,8% du PIB, avait alors été évalué à un peu plus de 8 milliards d'euros (CCE, 2017b). Certes, depuis lors, les chiffres ont quelque peu changé. En mars 2017, à politique inchangée, le déficit structurel était estimé à -1,3% du PIB en 2017 et à -1,5% du PIB en 2018 (BFP, 2017 ; CSF, 2017). L'effort à réaliser reste toutefois encore important, même si une « amélioration » peut être observée par rapport aux estimations précédentes. Enfin, concernant la dette publique, la Commission (CE, 2016d) estimait que le Plan budgétaire² remis par la Belgique ne permettait pas de trancher sur le respect des règles quant à la réduction du taux d'endettement. Néanmoins, elle émettait de sérieux doutes en la matière sur base de ses propres projections.

PROGRAMME DE STABILITÉ ET OBJECTIF À MOYEN TERME¹

Chaque année au mois d'avril, dans le cadre du semestre européen, les Etats membres de la zone Euro remettent à la Commission européenne un document intitulé « Programme de stabilité ». Ce document présente de manière détaillée la trajectoire des finances publiques et la stratégie budgétaire anticipée du gouvernement pour les trois prochaines années. En 2016, la Belgique a donc remis son Programme de stabilité pour la période 2016-2019.

Dans leur Programme de stabilité respectif, les Etats membres adoptent un objectif budgétaire de moyen terme (MTO). Cet objectif est en fait une cible de déficit budgétaire, exprimée en % du PIB et de manière structurelle. Ce dernier terme signifie que le déficit est corrigé pour le cycle économique et pour les mesures ponctuelles. Le but est de capter au mieux l'état des finances publiques, tel qu'il serait en période d'activité économique « normale » et sans tenir compte des décisions n'ayant pas d'impact durable sur le déficit public. Lorsqu'il est question pour la Belgique d'atteindre « l'équilibre budgétaire » en 2018, c'est bien à l'objectif à moyen terme qu'il est fait référence. Plus précisément, la Belgique s'est engagée, dans son Programme de stabilité 2016-2019, à se doter d'un « déficit » budgétaire structurel de 0% du PIB dès 2018. La raison pour laquelle le gouvernement belge a adopté une cible plus ambitieuse que la limite inférieure du MTO calculée par la Commission européenne (alors de -0,5%) est que la Belgique doit faire face à des contraintes supplémentaires générées par son taux d'endettement élevé (CSF, 2016, p.14).

¹ Cet encadré s'inspire fortement d'un article écrit par le même auteur et paru dans la Lettre mensuelle socio-économique n°228 du Conseil Central de l'Economie (CCE, 2017c).

... ET AU NIVEAU NATIONAL

Au niveau national, l'objectif principal poursuivi par la soutenabilité des finances publiques est d'assurer l'avenir de notre modèle social, et en particulier celui des mécanismes de redistribution qui agissent au travers de notre système de sécurité sociale (voir à ce sujet la discussion dans CCE, 2017b).

² Le Plan budgétaire est celui qui est remis en octobre par les Etats membres à la Commission européenne et qui présente les évolutions budgétaires anticipées pour l'année suivante. Ce Plan n'est pas à confondre avec le Programme de stabilité, remis lui aussi dans le cadre du semestre européen, qui couvre trois années et est supposé être plus contraignant.

La dernière mise à jour de l'indicateur de soutenabilité pour la Belgique, reprise dans la seconde partie du Rapport Emploi Compétitivité³ de 2016, s'élevait à une valeur positive de 2,7% du PIB potentiel, ce qui représentait à peu près 10 milliards d'euros (en 2016). De cet indicateur, la situation à court terme des finances publiques représentait 0,4 point de pourcentage, tandis que la situation à long terme de celles-ci, c'est-à-dire le coût budgétaire futur du vieillissement, représentait 2,3 points pourcentage. Au niveau national, la contrainte de soutenabilité des finances publiques porte donc assez largement sur le long terme (pour un constat similaire, voir CE, 2017c, p.15).

UN INDICATEUR DE LA SOUTENABILITÉ DES FINANCES PUBLIQUES¹

Afin d'assurer le suivi de la soutenabilité des finances publiques, les interlocuteurs sociaux ont demandé au Bureau fédéral du Plan de leur fournir une mise à jour d'un indicateur nommé « S2 ». Cet indicateur donne l'ajustement budgétaire nécessaire pour stabiliser le taux d'endettement à long terme en tenant compte des dépenses futures liées au vieillissement, en pourcentage du PIB potentiel. Si l'indicateur est égal à zéro, cela signifie qu'aucun ajustement budgétaire n'est nécessaire pour stabiliser l'endettement public à long terme. Si l'indicateur est positif, cela signifie que l'endettement public est sur une trajectoire croissante et qu'un ajustement est nécessaire pour le stabiliser. Inversement, une valeur négative de l'indicateur indique que l'endettement public est sur une trajectoire décroissante et témoigne de l'existence d'un certain « espace » budgétaire.

L'indicateur de soutenabilité des finances publiques peut être décomposé en deux parties. La première composante de « situation contemporaine » représente l'ajustement à réaliser pour assurer la soutenabilité des finances publiques sans tenir compte de la hausse future des coûts du vieillissement. La seconde composante d'« évolutions de long terme » représente, elle, l'ajustement supplémentaire à réaliser en raison de la hausse future des coûts du vieillissement. Cette décomposition permet de mieux cerner l'origine d'un éventuel problème de soutenabilité des finances publiques et, partant, de définir au mieux la stratégie et les outils à adopter pour y répondre.

¹ Cet encadré s'inspire fortement d'un article écrit par le même auteur et paru dans la Lettre mensuelle socio-économique n°228 du Conseil Central de l'Economie (CCE, 2017c).

Il est donc possible de conclure, à l'instar des interlocuteurs sociaux en 2016, qu'il existe, pour la Belgique, des défis à relever pour assurer la soutenabilité des finances publiques, tant à court terme qu'à long terme (CCE, 2017b).

³ La seconde partie du Rapport Emploi Compétitivité reflète l'ensemble des accords conclus à ce jour entre les interlocuteurs sociaux en matière d'analyse de politique économique. Il est publié en même temps que la première partie du même Rapport, qui comprend notamment le rapport technique sur les marges maximales disponibles pour l'évolution du coût salarial et le handicap des coûts salariaux.

À court terme, un défi non-négligeable de politique économique sera à relever si la Belgique veut respecter les engagements qu'elle a pris envers la Commission européenne à travers son Programme de stabilité 2016.⁴ À plus long terme, et sur base des dernières estimations de l'indicateur de soutenabilité des finances publiques, un défi important de politique économique sera à relever si la Belgique veut assurer un avenir à son modèle social en faisant notamment face aux coûts budgétaires du vieillissement.

Le pays fait donc face à de réelles contraintes en matières budgétaires. En l'état, il ne peut se permettre d'aggraver ni son déficit ni son endettement public. En fait, c'est d'une amélioration de ces deux variables dont il a besoin. Les marges de manœuvre disponibles pour augmenter les dépenses publiques dans les investissements se voient donc imposer des limites, provenant tant du cadre légal européen que de la volonté d'assurer des finances publiques soutenables à notre pays.

À ce stade, il ressort donc qu'il existe un consensus sur la nécessité de relancer les investissements publics mais qui trouve sur sa route l'obstacle des contraintes budgétaires. Certes, diverses modifications ont déjà tenté d'apporter plus de flexibilité au cadre budgétaire européen, mais elles semblent jusqu'à présent n'avoir eu qu'un impact limité. Si elles ne se sont pas traduites en une véritable relance des dépenses en investissement public, elles ont néanmoins peut-être évité une chute plus importante de ces dernières.

Il est clair que, face à l'ampleur du défi, les moyens dégagés par ces seules modifications et pistes ne sont pas suffisants. Nous pouvons d'ores et déjà affirmer qu'il sera primordial de considérer des solutions alternatives pour pouvoir effectivement réaliser l'objectif de relance des investissements publics en Europe et en Belgique. Ces pistes alternatives, qui seront surtout axées sur la création d'effet multiplicateur forts des investissements publics (c'est-à-dire, avec un effet plus important sur les investissements privés), seront développées dans un second texte.

⁴ La contrainte budgétaire a quelque peu été modifiée dans le Programme de stabilité 2017-2021, notamment à travers un report de l'atteinte à l'équilibre structurel d'un an.

Bibliographie

ABIAD, A., D. FURCERI et P. TOPALOVA, (2015), « The macroeconomic effects of public investment: Evidence from advanced economies », IMF Working Paper, WP/15/95

BANQUE NATIONALE DE Belgique, (2017), « Rapport 2016 : Evolution économique et financière », Bruxelles.

BIATOUR, B., KEGELS, C., VAN DER LINDEN, J., VERWERFT, D., (2017), "Public Investment in Belgium: Current State and Economic Impact", Working Paper 1-17, Bureau fédéral du Plan.

BISCIARI, P., Eugène B., Melyn W., Schoonackers R., Stinglhamber P., Van Meensel L., Van Parys S., (2015), « Analyse de la politique d'assainissement des finances publiques belges », Revue économique de juin 2015, Banque Nationale de Belgique

BUREAU FEDERAL DU PLAN, (2017), « Perspectives économiques 2017-2022 : version de mars 2017 »

COMMISSION EUROPEENNE (2014), « Recommendation for a Council decision abrogating Decision 2010/283/EU on the existence of an excessive deficit in Belgium », COM(2014) 437 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016a), « Rapport 2016 pour la Belgique », SWD(2016) 71 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016b), « Towards a positive fiscal stance for the euro area », COM(2016) 727 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016c), « Vade Mecum on the Stability and Growth Pact: 2016 edition », Institutional Paper 021, mars 2016.

COMMISSION EUROPEENNE (2016d), « Commission Opinion of 16.11.2016 on the Draft Budgetary Plan of Belgium », C(2016) 8001 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2016e), « Recommendation for a Council Recommendation on the economic policy of the euro area », COM(2016) 726 final, Brussels.

COMMISSION EUROPEENNE, (2016f), « L'Etat de l'Union en 2016 par Jean-Claude Juncker, Président de la Commission européenne », 14 septembre 2016.

COMMISSION EUROPEENNE (2017a), « Annual growth survey 2017 », COM(2016) 725 final, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE (2017b), « European Economic Forecast: Winter 2017 », Institutional Paper 048, février 2017.

COMMISSION EUROPEENNE (2017c), « Debt Sustainability Monitor 2016 », Institutional Paper 047, janvier 2017.

COMMISSION EUROPEENNE (2017d), « White paper on the future of Europe : Reflections and scenarios for the EU27 by 2025 »

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2016), « Diagnostic des investissements publics en Belgique », Avis CCE 2016-1669, Bruxelles.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE (2017), « Des économistes de premier plan mettent en évidence le diagnostic des partenaires sociaux du secteur de la construction. Il est urgent d'accroître et d'optimiser les investissements publics pour remettre la Belgique sur les rails », Avis CCE 2017-0479, Bruxelles.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, (2017b), « La soutenabilité des finances publiques et les impacts économiques et sociaux des politiques budgétaires et structurelles », Note documentaire CCE 2017-0047.

CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE, (2017c), « De la soutenabilité des finances publiques », Lettre mensuelle socio-économique n°228, pp.3-8.

CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE (2014), « Council Decision abrogating Decision 2010/283/EU on the existence of an excessive deficit in Belgium », 10536/14, Luxembourg, 17 June 2014.

CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES, (2016), « Avis : Trajectoire budgétaire en préparation du programme de stabilité 2016-2019 », avril 2016.

CONSEIL SUPERIEUR DES FINANCES, (2017), « Avis : Trajectoire budgétaire en préparation du programme de stabilité 2017-2020 », mars 2017.

DARVAS, Z., G. B. WOLFF, (2016), « An anatomy of inclusive growth in Europe », Blueprint series 26, Bruxelles.

DE BROMHEAD, A., EICHENGREEN, B., O'ROURKE, KH, (2012), « Right Wing Political Extremism in the Great Depression », Discussion Papers in Economics and Social History, Number 95, University of Oxford.

ECB (2008), « Ten years of the stability and growth pact », in: ECB (2008), Monthly Bulletin October 2008, pp.53-65.

ECB (2016), « Public investment in Europe », ECB Economic Bulletin, Issue 2 / 2016, pp.1-14

FOURNIER, J.-M., (2016), « The positive effect of public investment on potential growth », OECD Economics Department Working Papers, No. 1347, OECD Publishing.

FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2010), « Protecting fundamental rights during economic crisis », Working Paper.

FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2013), « The European Union as a Community of values: safeguarding fundamental rights in times of crisis », Focus of the FRA Annual report.

FUNKE, M., SCHULARICK M., TREBESCH C., (2015), « Going to extremes: Politics after financial crises, 1870-2014 », CEPR, Discussion Paper No. 10884.

MELYN, W., VAN MEENSEL, L., VAN PARYS, S., (2015), « Le cadre de gouvernance européen en matière de finances publiques : explication et évaluation », Revue économique de septembre 2015, Banque Nationale de Belgique.

MELYN, W., R. Schoonackers, P. Stinglhamber, L. Van Meensel, (2016), « Faut-il stimuler les investissements publics ? », Revue économique de septembre 2016, Banque Nationale de Belgique

MOUROUGANE, A., BOTEV, J., FOURNIER, J.-M., PAIN, N., RUSTICELLI, E., (2016), « Can an increase in public investment sustainably lift economic growth? », OECD Economics Department Working Papers, No. 1351, OECD Publishing.

ODHIR (OSCE's Office for Democratic Institutions and Human Rights), ECRI (Council of Europe's European Commission against Racism and Intolerance) et FRA (European Union Agency for Fundamental Rights), (2009), « Joint statement on the occasion of the International Day for the Elimination of Racial Discrimination », 21 May 2009.

SZCZEPANSKI, Marcin, (2016), « Public investment to support long-term economic growth in the EU », European Parliamentary Research Service, Briefing July 2016.

UE (Journal officiel de l'Union européenne), (2015), « Règlement (UE) 2015/1017 du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2015 sur le Fonds européen pour les investissements stratégiques, la plateforme européenne de conseil en investissement et le portail européen de projets d'investissement et modifiant les règlements (UE) n°1291/2013 et (UE) n°1316/2013 – le Fonds européen pour les investissements stratégiques

VAN ROMPUY, T., (2016), « Groeiende schuld of schuld door groei? », in : COLMANT, B., et al., (2016), Economisch denken : Tijd nemen voor diepgang, Degroof Petercam, pp.29-39.

SECRETARIAAT CRB



Een studie- en documentatieopdracht

De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, die werd opgericht in 1948, is een raad waar gesprekspartners overleg plegen. Het is de bedoeling de vertegenwoordigers van werknemers en werkgevers via de raad te betrekken bij de uitwerking van het economisch beleid. De raad is bevoegd voor alle kwesties die van belang zijn voor het bedrijfsleven ; hij heeft alleen een adviserende opdracht. Specifiek voor de raad is dat de verschillende standpunten er aan elkaar worden getoetst en dat zo een dialoog tussen de leden ontstaat.

De raad is dus enerzijds, een trefpunt van ideeën, waar de meningen worden vergeleken en waar het komt tot gemeenschappelijke voorstellen waarin het algemeen belang het haalt op de particuliere belangen en, anderzijds, tevens een schakel van het economisch beleid, die zijn voorstellen samenvat in adviezen ten behoeve van de economische beleidmakers.

Het secretariaat van de raad heeft een dubbele taak ; het is belast met het griffiewerk en het economaat en het brengt de documentatie voor de werkzaamheden van de raad samen. Met de jaren heeft het deze tweede functie sterk ontwikkeld. In uitvoerige studienota's behandelt het niet alleen problemen die aan de raad worden voorgelegd, maar ook onderwerpen waarvan het meent dat ze aandacht van de sociale gesprekspartners en van de politieke beleidmakers moeten krijgen. Voorts publiceert het geregeld algemene informatienota's en allerhande statistische dossiers. Bij dit alles komen de uitstekende relaties die het onderhoudt met de studiediensten van de nationale en internationale instellingen het secretariaat goed te pas.

Voor de Sociaal-Economische Nieuwsbrief draagt het secretariaat in het kader van zijn studie- en documentatieopdracht alleen de verantwoording.

Robert Tollet
Voorzitter

Luc Denayer
Secretaris

Kris Degroote
Adjunct-secretaris