

limitation de revenus.

La **présidente**: Voilà une réponse courte, monsieur le ministre. Monsieur Van Hees, vous avez la parole pour une réplique.

30.03 Marco Van Hees (PVDA-PTB): Monsieur le ministre, cette réponse est courte, mais je la trouve inquiétante.

Vous indiquez que l'auditorat a fait appel, mais celui-ci ne va rien changer au fond. En effet, l'auditorat considère qu'il s'agit d'un travail salarié, alors que le tribunal du travail de Bruxelles estime qu'il s'agit d'un travail indépendant. Dans les deux cas, il s'agit d'une activité professionnelle, et donc pas d'une prestation dans le cadre de l'économie collaborative. Par conséquent, nous savons d'avance quelle sera l'issue de cet appel.

Bref, cette situation est fort problématique. D'un côté, les décisions judiciaires vont clairement dans le sens d'une activité qui ne relève pas de l'économie collaborative. De l'autre, des travailleurs - même s'ils ne sont pas qualifiés de la sorte - risquent d'être surtaxés et de s'acquitter de régularisations de cotisations sociales. Il me semble donc irresponsable de considérer que le régime de l'économie collaborative continue de s'appliquer.

Par ailleurs, il est également inquiétant de constater le retournement de position de l'administration fiscale, qui semble avoir subi des pressions de Deliveroo et d'autres plates-formes pour parvenir à imposer leurs vues.

En conclusion, nous assistons à la concurrence de deux doctrines: d'une part, l'auditorat et le tribunal du travail qui parlent d'activité professionnelle; de l'autre, l'administration fiscale qui continue d'y voir des prestations occasionnelles dans le cadre de l'économie collaborative. C'est inquiétant!

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

31 Question de Nicolas Parent à Vincent Van Peteghem (VPM Finances) sur "L'augmentation du nombre de voitures de société" (55023967C)

31 Vraag van Nicolas Parent aan Vincent Van Peteghem (VEM Financiën) over "De toename van het aantal bedrijfswagens" (55023967C)

31.01 Nicolas Parent (Ecolo-Groen): Madame la

présidente, meilleurs vœux aux collègues de la commission des Finances ainsi qu'au ministre.

Monsieur le ministre, ma question concerne les voitures de société. Le prestataire de ressources humaines Acerta a présenté son baromètre mobilité 2021, avec une augmentation de 3 % du nombre de voitures de société par rapport à 2020, et une augmentation de 26 % depuis cinq ans.

Ces véhicules de société roulent aujourd'hui encore majoritairement au diesel, malgré nos intentions de verdir ce parc automobile (67 % des véhicules roulent au diesel). Cela nous inquiète pour différentes raisons: l'impact sur les finances publiques, le coût de la congestion pour l'économie, estimé à 2,3 milliards d'euros par an selon le Bureau du Plan et évidemment l'impact sur la qualité de l'air.

Comme l'ont souligné les partenaires sociaux, plus on profite de l'avantage d'une voiture de société, plus il est difficile de convaincre de passer totalement ou en partie à d'autres modes de transport plus durables. Si des augmentations sont dues à la crise sanitaire, elles pourraient avoir un impact durable sur nos modes de déplacement.

C'est contraire aux objectifs du gouvernement en matière de mobilité, de climat, mais aussi de budget. Des réformes ont été entamées; d'autres sont à venir en matière de budget et de mobilité, notamment au niveau du budget mobilité. Certaines dispositions sont entrées en application en janvier.

Monsieur le ministre, disposez-vous d'une analyse de l'impact de la croissance de ces véhicules de société sur le plan des émissions de CO₂ et sur le plan du budget et des perspectives que cela représente?

Les réformes entamées, concernant le parc des voitures de société, seront évaluées en 2026. Quel monitoring comptez-vous assurer en matière d'évaluations intermédiaires pour mesurer si notre trajectoire en matière de shift modal reste réaliste malgré ces chiffres, qui sont inquiétants?

Enfin, selon un sondage de Touring paru cette semaine, un travailleur sur cinq ignore encore aujourd'hui si son employeur propose un budget de mobilité. Quelles mesures envisagez-vous pour populariser celui-ci?

31.02 Vincent Van Peteghem, ministre: Madame la présidente, monsieur Parent, sur la

base des données de la déclaration d'impôt, le SPF Finances effectue des estimations. Toutefois, ces données ne sont disponibles que le 30 juin de l'année qui suit l'exercice d'imposition, une fois l'enrôlement terminé. Cela signifie que le SPF Finances dispose aujourd'hui des données relatives aux revenus 2019. Ces données permettent d'estimer le nombre de voitures de société, mais pas leur coût budgétaire. En effet, le SPF Finances ne dispose pas de données relatives à certains paramètres du calcul de l'avantage de toute nature. C'est le cas du coefficient CO₂ qui permettrait de réaliser une estimation de l'impact environnemental.

À l'avenir, un meilleur échange de données avec les SPF Mobilité et l'ONSS devrait permettre d'obtenir un meilleur aperçu du parc automobile des entreprises. Mais il existe encore quelques obstacles qui rendent cet échange de données impossible pour le moment, comme la négociation d'un protocole avec le SPF Mobilité et l'approbation d'une demande d'échange de données par le département Privacy de la Banque-Carrrefour de la Sécurité sociale. Nous espérons que ces deux problèmes seront résolus dans un avenir proche.

Comme cela a déjà été souligné précédemment, cette date de 2026 n'a pas été choisie par hasard. C'est le premier moment utile où la nouvelle législation fonctionnera en vitesse de croisière et où on disposera des informations suffisantes pour mesurer l'impact budgétaire tout au long de la période de transition allant du 1^{er} septembre 2021 au 1^{er} janvier 2026, c'est-à-dire la date à laquelle les véhicules d'entreprise sans émission carbone deviendront la norme.

Tant que ces informations et données ne seront pas disponibles, il sera extrêmement difficile de procéder à une évaluation adéquate et utile des nombreuses mesures envisagées dans le cadre du verdissement de la mobilité.

La loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité a apporté une réforme au budget Mobilité qui a pour objectif le renforcement de l'attractivité et la simplification de cet avantage. Nous espérons que ces réformes porteront leurs fruits.

31.03 **Nicolas Parent** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. D'une part, je suis satisfait d'entendre que nous tendons vers un monitoring sur la base de données concrètes et je ne doute pas que vous fournirez, avec vos collègues, tous les efforts nécessaires

pour aboutir à un protocole d'accord pour mesurer l'impact des véhicules de société.

D'autre part, je ne vous cache pas mon inquiétude par rapport au deuxième volet de votre réponse. Vous évoquez 2026 comme date de basculement, mais il s'agit uniquement de la date de basculement par rapport au verdissement des véhicules de société et pas du tout par rapport au chiffre modal.

Donc, des voitures plus vertes sur nos routes en 2026, c'est un cap qui sera probablement tenu d'une manière ou d'une autre, mais ce sera encore et toujours plus de voitures sur nos routes et donc, des problèmes liés à la congestion mais également une pression sur notre consommation en énergie.

Aussi, monsieur le ministre, je pense qu'en la matière, il importe de rester vigilant et de disposer d'un monitoring modal en adéquation avec les objectifs du gouvernement par rapport à la mobilité, à savoir réduire nos besoins de déplacement et les rendre plus faciles via les transports publics.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 55023972C de M. Hughes Bayet est transformée en question écrite.

32 **Question de Vanessa Matz à Vincent Van Peteghem (VPM Finances) sur "Les régies communales autonomes" (55024010C)**

32 **Vraag van Vanessa Matz aan Vincent Van Peteghem (VEM Financien) over "De autonome gemeentebedrijven" (55024010C)**

32.01 **Vanessa Matz** (cdH): *Monsieur le ministre, comme vous ne l'ignorez pas, l'impact du COVID est important sur notre économie et touche de nombreux secteurs. Les Régies Communales Autonomes gérant pour leur plus grande majorité des infrastructures sportives et culturelles furent, sont et seront toujours fortement impactées par l'épidémie de COVID. En effet, les différents confinements, les protocoles mis en place, les désistements liés aux contaminations, les mesures supplémentaires d'hygiène, de traitement de l'air, ont un impact très conséquent sur leurs rentrées financières et leurs viabilités financières.*

Vous avez déjà pu les aider considérant que les circonstances économiques exceptionnelles résultant des mesures prises pour lutter contre le