

Rolnummer 3740
Arrest nr. 94/2006 van 14 juni 2006

A R R E S T

In zake : het beroep tot vernietiging van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, zoals vervangen bij artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, ingesteld door de v.z.w. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » en de « v.z.w. Davidsfonds ».

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters A. Arts en M. Melchior, en de rechters P. Martens, M. Bossuyt, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman en J. Spreutels, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter A. Arts,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 28 juni 2005 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 29 juni 2005, is beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, zoals vervangen bij artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2004, tweede uitgave), door de v.z.w. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie », met maatschappelijke zetel te 1000 Brussel, J. Stevensstraat 8, en de v.z.w. « Davidsfonds », met maatschappelijke zetel te 3000 Leuven, Blijde-Inkomststraat 79.

De Ministerraad heeft een memorie ingediend, de verzoekende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend en de Ministerraad heeft ook een memorie van wederantwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 27 april 2006 :

- zijn verschenen :

. Mr. M. Simon, tevens *loco* Mr. B. Vanschoebeke, advocaten bij de balie te Gent, voor de verzoekende partijen;

. Mr. P. Slegers, tevens *loco* Mr. L. Depré, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers A. Alen en J.-P. Snappe verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *In rechte*

- A -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

A.1. De eerste verzoekende partij is een werkgeversorganisatie uit de socioculturele sector die de belangen van de werkgevers in die sector en van haar leden bevordert en aan dienstverlening doet. De tweede verzoekende partij is een ledenvereniging voor sociaal-cultureel werk. De tweede verzoekende partij en de leden van de eerste verzoekende partij stellen bedrijfswagens ter beschikking van hun werknemers en zouden aldus rechtstreeks worden getroffen door de bepaling waarbij de modaliteiten van de berekening van de solidariteitsbijdrage op voertuigen die door een werkgever aan een werknemer ter beschikking worden gesteld, volledig worden gewijzigd, met, volgens hen, miskennis van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie en van het recht op de eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven.

De eerste verzoekende partij wijst in het bijzonder erop dat haar belang niet louter beperkt is tot de individuele belangen van de leden. Dat zou slechts zo zijn indien het belang van één lid of enkele leden zou worden behartigd. Op grond van haar maatschappelijk doel komt zij op voor de belangen van alle werkgevers uit de sector, ook diegenen die geen lid zijn maar ook rechtstreeks worden geraakt door de bestreden bepaling. Er is bovendien een voldoende rechtstreeks verband tussen haar opdracht en de bestreden norm. Zij vertegenwoordigt verenigingen uit de sociaal-culturele sector die bedrijfswagens ter beschikking stellen, en die niet de mogelijkheid hebben om de solidariteitsbijdrage door te rekenen aan klanten, wat hun budgettaire evenwicht bemoeilijkt. Statutair kan de eerste verzoekende partij de belangen van die verenigingen op financieel vlak behartigen.

De tweede verzoekende partij legt stukken voor waaruit blijkt dat zij geleasede bedrijfswagens ter beschikking stelt van werknemers. Zij bevestigt dat de werknemers die voor privé-doeleinden mogen gebruiken.

A.2. De Ministerraad betwist de ontvankelijkheid van de vordering. De eerste verzoekende partij toont geen collectief belang aan, doch uitsluitend individuele belangen van haar leden. Evenmin wordt haar maatschappelijk doel geraakt door de bestreden norm bij ontstentenis van voldoende rechtstreeks verband tussen haar opdracht en de solidariteitsbijdrage. Het ter beschikking stellen van wagens aan de werknemers van de verenigingen is kennelijk niet centraal voor het nastreven van haar maatschappelijk doel.

De tweede verzoekende partij toont volgens de Ministerraad niet aan dat de bedrijfswagens die zij ter beschikking stelt, niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden mogen worden gebruikt. Zij heeft derhalve evenmin belang bij het bestrijden van de solidariteitsbijdrage. In de memorie van wederantwoord komt de Ministerraad hierop niet meer terug en aanvaardt hij blijkbaar het belang van de tweede verzoekende partij.

Ten gronde

Eerste middel

A.3. Het bestreden artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, dat artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers vervangt, schendt volgens de verzoekende partijen allereerst het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Het middel valt uiteen in verschillende onderdelen.

A.4. De Ministerraad werpt op dat hij niet alle onderdelen heeft onderkend die door de verzoekende partijen in hun memorie van antwoord, op basis van zijn eigen analyse van het verzoekschrift, worden aangehaald en stelt dat het wellicht om nieuwe middelen gaat die niet ontvankelijk zijn.

Eerste onderdeel

A.5. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is volgens de verzoekende partijen allereerst geschonden omdat de solidariteitsbijdrage uitsluitend verschuldigd is voor wagens ter beschikking gesteld van werknemers, doch niet van zelfstandigen of bedrijfsleiders, terwijl de bijdrage op basis van de CO₂-uitstoot een milieutaks is waarvan de opbrengst wordt gestort aan de R.S.Z.-globaal beheer. Het sociaal statuut van de begunstigde doet niets ter zake. Elke taks is een budgettaire maatregel waarvan de inkomsten altijd worden aangewend voor de financiering van overheidsmaatregelen. Het loutere feit dat de opbrengsten van de solidariteitsbijdrage bestemd zijn voor de sociale zekerheid der werknemers, rechtvaardigt nog niet dat niet eenzelfde maatregel geldt voor zelfstandigen en bedrijfsleiders.

A.6. Volgens de Ministerraad heeft de tweede verzoekende partij geen belang bij het onderdeel omdat uit het door die partij voorgelegde stuk blijkt dat de wagens enkel aan werknemers ter beschikking worden gesteld, zodat het aangevoerde verschil haar niet betreft. Bovendien is het verschil ter zake reeds ingevoerd in 1996 zodat het thans niet meer kan worden bestreden.

De Ministerraad verwijst naar de parlementaire voorbereiding om te beklemtonen dat de bestreden norm naast een ecologische ook een budgettaire doelstelling heeft, die vooral blijkt uit de vaststelling van de minimumbijdrage, zelfs voor milieuvriendelijke wagens. De budgettaire doelstelling betreft uitsluitend het

evenwicht in het stelsel van de sociale zekerheid der werknemers, zodat de wetgever het toepassingsgebied van de maatregel mocht beperken tot de werknemers.

Tweede onderdeel

A.7.1. Er wordt volgens de verzoekende partijen eveneens een verschil in behandeling gecreëerd door geen rekening te houden met de persoonlijke bijdrage van de werknemer. Aldus ontstaat er een verschil in behandeling tussen diegene die zijn eigen wagen gebruikt en daarvoor een vergoeding ontvangt voor professioneel gereden kilometers en diegene die een wagen ter beschikking krijgt en aan de werkgever een vergoeding betaalt voor niet-professioneel gereden kilometers. Ofschoon beiden alle kosten van privé-gebruik van de wagen dragen, is de solidariteitsbijdrage niet verschuldigd in het eerste geval, waardoor enkel bepaalde werkgevers worden belast met de financiering van de sociale zekerheid. De verenigingen kunnen met het voordeel van de bedrijfswagens het personeel toch een aantrekkelijk loonpakket aanbieden, door het personeel toe te staan de wagens ook privé te gebruiken.

Het te beoordelen criterium van onderscheid is het al dan niet toekennen van een bedrijfswagen door de werkgever. Dat criterium is slechts relevant als er noodzakelijkerwijze een voordeel voor de werknemer zou zijn, wat te dezen niet het geval is : zelfs wanneer de werknemer een vergoeding betaalt aan zijn werkgever, die overeenstemt met het volledige voordeel dat hij geniet door het privé-gebruik van de wagen, is de solidariteitsbijdrage verschuldigd. Nochtans draagt in beide gevallen de werkgever enkel de reële kosten van het professionele gebruik van de wagen door de werknemer, die in beide gevallen de reële kosten van het privé-gebruik draagt.

A.7.2. Diezelfde argumentatie geldt voor de onrechtstreekse terbeschikkingstelling van een wagen, namelijk wanneer een werknemer zelf de wagen huurt of least en een vergoeding ontvangt voor professioneel gebruik. Het argument dat de onrechtstreekse terbeschikkingstelling ook het geval beoogt waarin de werknemer zelf de wagen koopt en hiervoor een vergoeding ontvangt voor professioneel gebruik, zonder dat het werkelijke aantal professionele kilometers wordt opgegeven, vindt geen steun in de wettekst, waarin het begrip « onrechtstreekse terbeschikkingstelling » niet wordt gedefinieerd en uitsluitend kan betekenen dat de werkgever de financieringskosten integraal voor zijn rekening neemt. De betaling van een louter forfaitaire bijdrage voor professioneel gebruik van de privé-wagen, is geen terbeschikkingstelling. Verwijzend naar de parlementaire voorbereiding wordt gesteld dat de bijdrage niet verschuldigd is wanneer de werknemer een vergoeding ontvangt die wordt gekwalificeerd als « kosten die de werknemer heeft verricht om zich van zijn woonplaats naar de werkplaats te begeven » en wel als die wordt gekwalificeerd als « kosten te dragen door de werkgever », terwijl in beide gevallen de werknemer een privé-voordeel geniet.

A.8.1. De Ministerraad betwist het belang van de verzoekende partijen bij dat onderdeel omdat zij niet aantonen of de terbeschikkingstelling van de voertuigen rechtstreeks of onrechtstreeks geschiedt. Bovendien laat de tweede verzoekende partij zelf gelden dat de terbeschikkingstelling van een voertuig deel uitmaakt van een aantrekkelijk loonpakket, zodat ook zij geen belang heeft bij dat onderdeel aangezien zij de hypothese die in het onderdeel besloten ligt, niet zelf ondervindt. Het gaat immers wel degelijk om een voordeel dat haar werknemers genieten.

A.8.2. In geen geval is het voorgestelde onderscheidingscriterium terecht op grond van artikel 38, § 3^{quater}, eerste lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers : het gaat er alleen om of de wagen voor loutere beroepsdoeleinden wordt gebruikt, dan wel ook voor andere doeleinden, ongeacht de wijze waarop dat wordt georganiseerd en ongeacht de financiële bijdrage van de werknemer. Die situatie verschilt wezenlijk van de (vrijgestelde) situatie waarin de werknemer de werkelijke, professioneel gereden en bewezen kilometers met zijn privé-voertuig in rekening brengt, zodat de werkgever geenszins onrechtstreeks een voertuig ter beschikking stelt. Hetzelfde geldt indien een vergoeding wordt betaald voor « kosten die de werknemer heeft verricht om zich van zijn woonplaats naar zijn werkplaats te begeven ». Ook daar dient te worden nagegaan of er geen onrechtstreekse terbeschikkingstelling van een voertuig is, in welk geval de solidariteitsbijdrage verschuldigd zal zijn.

Bovendien is er volgens de Ministerraad in de praktijk geen mogelijkheid om, enerzijds, een wagen ter beschikking te stellen en, anderzijds, de werknemers gedetailleerd te laten betalen voor het privé-gebruik dat zij van die wagen maken. Ook is de tussenkomst van de werkgever in de kosten van zijn werknemer beperkt en krijgt hij voor de professionele kilometers slechts een beperkte vergoeding. Die beperking bestaat niet voor het gebruik van de bedrijfswagens voor dergelijke verplaatsingen. Er blijft een verschil bestaan tussen de situatie

van de werknemer die zijn privé-wagen gebruikt en de situatie van de werknemer die een bedrijfswagen gebruikt en derhalve een voordeel geniet dat deel uitmaakt van het loonpakket en de taks verantwoordt.

Volgens de Ministerraad gaan de verzoekende partijen uit van een verkeerde interpretatie van de wetsbepaling. Ook bij « kosten te dragen door de werkgever » moet worden nagegaan of al dan niet een verantwoording voorhanden is voor de werkelijkheid van de professionele verplaatsingen, zoals blijkt uit de parlementaire voorbereiding die de verzoekende partijen zelf aanhalen. Het onderscheidingscriterium is bijgevolg het al dan niet bestaan van een financieel voordeel voor de werknemer.

Derde onderdeel

A.9. Volgens de verzoekende partijen wordt het gelijkheidsbeginsel eveneens geschonden doordat de taks uitsluitend geldt voor wagens van een bepaald type (categorieën M1 en N1), die doorgaans in de sector ter beschikking worden gesteld, en niet voor wagens van een ander type. Voor dat andere type - in het bijzonder de terreinwagens die wel degelijk voor dubbel gebruik kunnen worden aangewend - zijn de gewone bijdragen verschuldigd indien ze ook privé kunnen worden gebruikt. De persoonlijke bijdrage van de werknemer zal worden afgetrokken van het voordeel op basis waarvan de gewone socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn, terwijl bij de solidariteitsbijdrage geen rekening wordt gehouden met de persoonlijke bijdrage van de werknemer. De ongelijkheid schuilt er dus in dat voor een voertuig van een ander type dan M1 en N1, enkel bijdragen verschuldigd zijn als de werknemer een effectief voordeel geniet (dat niet teniet wordt gedaan door een persoonlijke bijdrage), terwijl de persoonlijke bijdrage die een werknemer betaalt voor het privé-gebruik van een wagen van het type M1 en N1, geen invloed heeft op het verschuldigd zijn van de solidariteitsbijdrage. Nochtans belasten de wagens die niet aan de solidariteitsbijdrage zijn onderworpen, het milieu veel meer.

A.10. Ook bij dat onderdeel van het middel hebben de partijen volgens de Ministerraad geen belang. Zij tonen niet aan dat de door hen ter beschikking gestelde wagens tot dat type behoren, zij omschrijven evenmin het gebruik dat ervan wordt gemaakt en zij maken geen melding van een persoonlijke bijdrage die in voorkomend geval wordt betaald. Bovendien heeft het onderdeel tot gevolg dat de verzoekende partijen, die menen financiële moeilijkheden te hebben, duurdere wagens zouden moeten aanschaffen en een minder voordelige socialezekerheidsbijdrage zouden betalen.

Ten gronde is het onderscheid redelijk verantwoord omdat de beoogde voertuigen voor dubbel gebruik kunnen dienen, wat niet zo is voor de andere voertuigen, tenzij in het absurde. De Ministerraad wijst erop dat het voordeel betreffende het persoonlijke gebruik van een voertuig van het type M1 en N1 evenzeer wordt uitgesloten van het loonbegrip voor de berekening van de sociale zekerheidsbijdragen. Terreinvuortuigen kunnen in voorkomend geval ook tot die categorieën behoren en zullen dan aanleiding geven tot de vestiging van de solidariteitsbijdrage.

Vierde onderdeel

A.11. De verzoekende partijen klagen eveneens een schending aan van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie in zoverre de solidariteitsbijdrage wordt aangerekend per werknemer die over een bedrijfswagen beschikt, en niet per bedrijfswagen, zodat bij meervoudig gebruik van dezelfde wagen de bijdrage evenveel keren verschuldigd is als werknemers, volgens een beurtsysteem, gebruik ervan maken, zonder dat die maatregel pertinent is. In de instructies van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2005/01) staat uitdrukkelijk :

« Deze bijdrage is verschuldigd voor iedere werknemer die tijdens een maand over het voertuig kon beschikken, en dit ongeacht of dat een ganse maand, of slechts een gedeelte van de maand is. Indien een werknemer tijdens de maand van voertuig verandert, moet het voertuig dat het meest gebruikt werd in de loop van de maand, in rekening worden gebracht ».

De tekst van de wet bevestigt die interpretatie : uit het gebruik van het enkelvoud (« zijn werknemer ») blijkt duidelijk dat de bijdrage verschuldigd is per werknemer die een voertuig ter beschikking krijgt.

A.12. De Ministerraad betwist de visie van de verzoekende partijen en gaat ervan uit dat de solidariteitsbijdrage wordt berekend per voertuig, ongeacht het aantal werknemers dat het voertuig voor persoonlijke doeleinden aanwendt.

De Ministerraad betwist de interpretatie van de R.S.Z.-richtlijn omdat ze onredelijk is en derhalve geen vernietiging van de wet kan verantwoorden. De interpretatie is bovendien onjuist omdat de aangehaalde instructies moeten worden gelezen in samenhang met de « Algemene onderrichtingen », die stellen dat de bijdrage verschuldigd is voor iedere bedrijfswagen en niet per werknemer. Het gaat om een socialezekerheidsbijdrage - en om die reden wordt ze bepaald per werknemer - maar die betrekking heeft op een wagen – en om die reden kan de wagen slechts éénmaal per maand in aanmerking komen voor de bijdrage. De bijdrage is verschuldigd op een loonvoordeel dat buiten toepassing van de normale socialezekerheidsbijdragen wordt gelaten. Het privé-gebruik is een deel van het loon dat niet zomaar van de werknemer kan worden afgenomen. De situatie die de verzoekende partijen schetsen is onwaarschijnlijk, zo niet onmogelijk.

Vijfde onderdeel

A.13. Volgens de verzoekende partijen is de maatregel verder discriminerend omdat voor voertuigen waarvan de CO₂-uitstoot niet bekend is bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (hierna : « D.I.V. ») een forfait wordt aangerekend, terwijl de CO₂-uitstoot van die voertuigen wetenschappelijk perfect meetbaar is, zoals met een voorbeeld wordt aangetoond. Zij klagen bovendien een discriminatie in de formule voor de berekening van de solidariteitsbijdrage voor respectievelijk diesel- en benzinevoertuigen aan, zowel voor de berekening van de concrete solidariteitsbijdrage op basis van de CO₂-uitstoot, als voor de forfaitaire berekening, doordat dieselveertuigen worden benadeeld in de berekeningsformules, zonder dat dit verschil voldoende wordt verantwoord. Werkgevers uit de sociaal-culturele sector stellen diverse types van bedrijfsvoertuigen ter beschikking, zodat niet is uitgesloten dat de D.I.V. voor een aantal van die wagens geen informatie heeft over het CO₂-uitstootgehalte.

Uiteraard kunnen ficties worden gecreëerd om tot een werkbare regel te komen, doch de in de bestreden bepaling gehanteerde fictie geldt voor alle wagens waarvan het CO₂-uitstootgehalte niet bekend is, wat geen objectief onderscheidingscriterium is. Het is immers niet geweten van welke voertuigen de D.I.V. het CO₂-uitstootgehalte niet kent. Bovendien is een exacte berekening mogelijk. De werkgevers hebben in dat geval zelfs niet de mogelijkheid om het reële CO₂-uitstootgehalte te bewijzen. Er is ook geen reden om benzinewagens forfaitair minder te belasten dan dieselveertuigen omdat de impact op het milieu in beide gevallen per definitie onbekend is.

Ook wat de verschillende formules betreft voor de berekening van de solidariteitsbijdrage voor benzine- en dieselveertuigen, is er een verschil in behandeling dat niet wordt verantwoord. Het CO₂-uitstootgehalte vermeld in het gelijkvormigheidsattest houdt reeds rekening met het verbruik en het aantal vervuilende deeltjes, zodat er geen reden is om een verschillende formule te hanteren. Het hogere verbruik van dieselveertuigen is volgens de parlementaire voorbereiding reeds in rekening gebracht bij het bepalen van het CO₂-uitstootgehalte in het gelijkvormigheidsattest.

A.14. De Ministerraad betwist opnieuw het belang bij het onderdeel van het middel, thans onder meer omdat de verzoekende partijen niet aangeven wat de aard en het type is van de ter beschikking gestelde voertuigen en wat hun CO₂-emissie is.

Ten gronde argumenteert de Ministerraad dat het verschil objectief en redelijk verantwoord is en rekening houdt met de vervuilingsgraad en met de resultaten op het vlak van verbruik. Het hanteren van twee formules naar gelang van het type brandstof is verantwoord omdat in het gelijkvormigheidsattest naast de factor « atmosferische vervuilers » ook de factor « verbruik » gebruikt wordt ter bepaling van de graad. Om dieselveertuigen niet te bevoordelen is een verschil in berekening gerechtvaardigd. Door twee verschillende forfaitaire CO₂-uitstoten in aanmerking te nemen, werd rekening gehouden met de berekeningsformule voor de bijdrage. Het verschil tussen benzine- en dieselmotoren is verantwoord (en derhalve ook de forfaitaire berekeningswijze) en gebaseerd op de gemiddelde uitstoten, onderverdeeld in zeven categorieën. De wetgever gebruikte de gemiddelde CO₂-uitstoot. Om dieselveertuigen dan ook niet te bevoordelen ten opzichte van benzinevoertuigen (die minder goed scoren qua verbruik maar een hogere vervuilingsgraad bezitten) is een verschil in berekening gerechtvaardigd.

Zesde onderdeel

A.15. De maatregel is volgens de verzoekende partijen ook discriminerend omdat steeds een minimumbijdrage dient te worden betaald, zelfs wanneer de emissienorm van die aard is dat hij mathematisch moet leiden tot een bijdrage die onder dat niveau zou liggen. Binnen de sector worden hoofdzakelijk kleinere wagens ter beschikking gesteld, die het minst vervuilend zijn. Toch is voor die voertuigen een solidariteitsbijdrage verschuldigd die disproportioneel hoog is in vergelijking met de bijdrage voor meer vervuilende wagens. Het is juist dat de wetgever met categorieën kan werken die met de werkelijkheid op benaderende wijze overeenstemmen doch er is geen sprake van een complexe werkelijkheid die in abstracte regels dient te worden gegoten vermits het CO₂-uitstootgehalte bekend is en proportioneel in rekening kan worden gebracht. Ofschoon bepaalde ongelijkheden reeds werden weggewerkt, blijft de ongelijkheid tussen wagens met een zeer laag CO₂-uitstootgehalte en de wagens met een hoger gehalte zonder rechtvaardiging bestaan. Die rechtvaardiging kan zeker niet worden gevonden in de noodzaak om het financiële evenwicht van de sociale zekerheid der werknemers te behouden.

A.16. Volgens de Ministerraad hebben de verzoekende partijen ook bij dat onderdeel geen belang omdat ze niet aantonen over bedrijfsvoertuigen met zeer lage emissienormen te beschikken.

De vergelijking tussen twee concrete voertuigen met sterk verschillende emissie die aan dezelfde bijdrage zijn onderworpen, wordt door de Ministerraad verworpen omdat zij uitsluitend focust op de milieudoelstelling en niet op de (doorslaggevende) doelstelling van vrijwaring van het financieel evenwicht van de sociale zekerheid der werknemers.

Zevende onderdeel

A.17. In een volgend onderdeel wordt door de verzoekende partijen het verschil in behandeling aangeklaagd doordat de bepaling de Koning machtigt om de bijdrage te verhogen of te verlagen en om bepaalde voertuigen van categorie N1 als « gebruikswagens » uit te sluiten, met miskennis van de algemene beginselen betreffende de bevoegdheidsverdeling tussen de wetgevende en de uitvoerende macht. Er worden onvoldoende criteria aangereikt op grond waarvan dat kan gebeuren. Evenmin staat die verantwoording in verband met de door de Regering aangehaalde doelstellingen. Er werden in de parlementaire voorbereiding wel een aantal criteria opgenomen op grond waarvan tot een uitsluiting kan worden overgegaan, maar die werden niet in de bestreden norm zelf opgenomen. De uitsluitingsmogelijkheid van de Koning is bijgevolg nog steeds onbepakt.

A.18. De Ministerraad betwist ook de ontvankelijkheid van dat onderdeel van het middel omdat het niet duidelijk genoeg is geformuleerd en bovendien niet tot de toetsingsbevoegdheid van het Hof behoort.

Volgens de Ministerraad ligt de verantwoording van het onderscheid in het specifieke gebruik van de mogelijk vrij te stellen voertuigen voor collectief vervoer en in het feit dat dubbel gebruik van die voertuigen haast onbestaande is. De wet legt bovendien criteria vast op grond waarvan de verhoging of de verlaging van de bijdrage kan geschieden. Het besluit is onderworpen aan het rechterlijke wettigheidstoezicht. De opdracht aan de Koning maakt op zich geen schending van het gelijkheidsbeginsel uit. Het vereiste van bekrachtiging van het besluit binnen negen maanden na zijn publicatie is in de tekst van de wet opgenomen.

Achtste onderdeel

A.19. In een laatste onderdeel wordt door de verzoekende partijen het verschil in behandeling aangeklaagd inzake de socialezekerheidsregeling voor de toekenning van een bedrijfswagen en voor enig ander loonvoordeel. Er ontstaat een verschil in behandeling tussen sectoren waar vanwege de activiteit veel wagens ter beschikking van de werknemers worden gesteld (die deze dan ook privé mogen gebruiken) en de sectoren waar wagens beroepshalve niet nodig zijn. De meer voordelige regeling voor de bedrijfswagens is niet verantwoord in het licht van de door de Regering nagestreefde doelstellingen.

A.20. In de memorie van wederantwoord argumenteert de Ministerraad dat de partijen geen belang hebben bij dat onderdeel. Het verschil in behandeling werd ook niet ingevoerd door de bestreden bepaling maar dateert van vroeger. Alleen de berekeningswijze van de bijdrage is gewijzigd.

Ten gronde verwijst de Ministerraad naar verschillende socialezekerheidsbijdragen die anders worden berekend dan de algemene socialezekerheidsbijdrage. De keuze van de berekening is ingegeven door de eigenheid van de specifieke bijdrage die hier beantwoordt aan redelijke motieven, namelijk het fiscaal statuut van het loonvoordeel. De solidariteitsbijdrage was verschuldigd door de werkgever op het voordeel betreffende het persoonlijke en individuele gebruik van een voertuig dat door hem ter beschikking werd gesteld. Voor de raming van het voordeel werden de ter zake aangenomen bepalingen ter uitvoering van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 toegepast. De bijdragevoet werd bepaald op 33 pct. van het bedrag van dat voordeel. Het verschil in behandeling en het onderscheid zijn om dezelfde redenen redelijk verantwoord.

Tweede middel

A.21. De verzoekende partijen leiden een tweede middel af uit de schending van artikel 22 van de Grondwet, doordat de bestreden bepaling de Koning machtigt om de modaliteiten te bepalen van de overdracht van informatie van de Administratie der directe belastingen en de D.I.V. naar de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid. Alleen de wetgever is bevoegd om een dergelijke overdracht van gegevens mogelijk te maken.

De toelichting die werd gegeven bij de aan de Koning verleende machtiging - dat het zal gaan om gegevens betreffende de werknemers belast in het kader van de «voordelen van alle aard» voortvloeiend uit de terbeschikkingstelling van een voertuig door hun werkgever - is dermate vaag dat niet is voldaan aan de voorwaarde bepaald in artikel 22 van de Grondwet. Dat vooraf de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer om advies zal worden gevraagd is geen garantie en in ieder geval geen verantwoording voor de miskenning van het legaliteitsbeginsel, te meer daar een amendement dat ertoe strekte de Koning te verplichten dat advies in te winnen, werd verworpen.

A.22. Volgens de Ministerraad kan niet ernstig worden volgehouden dat het geval waarin afbreuk kan worden gedaan aan het recht op privacy, niet door de wet zou zijn omschreven. De delegatie aan de Koning van de bevoegdheid om de modaliteiten te bepalen, doet daaraan geen afbreuk. Door gebruik te maken van de notie «nodige informatie», zoals verduidelijkt in de parlementaire voorbereiding, is voldaan aan het legaliteitsvereiste. Alle informatie wordt verstrekt via de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid, waaraan strenge voorwaarden zijn opgelegd met het oog op de bescherming van de privacy. Het sectoraal comité van de sociale zekerheid binnen de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer staat in voor de regelgeving betreffende de verwerking van persoonsgegevens, die bij koninklijk besluit wordt vastgelegd. De bescherming van de persoonsgegevens op dat vlak is gewaarborgd.

- B -

B.1. Het beroep tot vernietiging is gericht tegen artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, dat luidt als volgt :

« Artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 december 1996 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 8 augustus 1997 en de wet van 22 mei 2001, wordt vervangen als volgt :

' Art. 38. - § 3^{quater}. Een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever die een voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks ter beschikking stelt van zijn werknemer, ongeacht elke financiële bijdrage van de werknemer in de financiering of het gebruik van dit voertuig.

Onder " voertuig " moet worden verstaan de voertuigen die behoren tot de categorieën M1 en N1 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het bedrag van deze bijdrage is afhankelijk van het CO₂-uitstootgehalte van het voertuig, zoals vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 26 februari 1981 houdende uitvoering van de richtlijnen van de Europese Gemeenschappen betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan, landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen, hun bestanddelen alsook hun veiligheidsonderdelen.

Deze maandelijkse bijdrage, die niet minder dan 20,83 euro mag bedragen, wordt forfaitair vastgesteld als volgt :

- Voor benzinevoertuigen : $[(Y \times 9 \text{ euro}) - 768] : 12;$
- Voor dieselveertuigen : $[(Y \times 9 \text{ euro}) - 600] : 12;$

Waarbij Y het CO₂-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig, of in de gegevensbank van de dienst voor de inschrijving van de voertuigen.

De voertuigen met elektrische aandrijving zijn onderworpen aan de in het vierde lid bedoelde maandelijkse minimumbijdrage.

De voertuigen waarvoor geen gegevens met betrekking tot de CO₂-uitstootgehalten beschikbaar bij de dienst voor inschrijving van de voertuigen zijn, worden, indien ze aangedreven worden met een benzinemotor, gelijkgesteld met de voertuigen met een CO₂-uitstootgehalte van 182 g/km, en, indien ze aangedreven worden met een dieselmotor, met de voertuigen met een CO₂-uitstootgehalte van 165 g/km.

Het zesde lid is niet van toepassing in geval van omvorming van een voertuig behorend tot de categorie M1 in een voertuig behorend tot de categorie N1. In dat geval wordt de solidariteitsbijdrage berekend op basis van het CO₂-uitstootgehalte van het voertuig behorend tot de categorie M1.

Op voorstel van de Nationale Arbeidsraad en bij een in Ministerraad overlegd besluit, kan de Koning, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, bepaalde types voertuigen die behoren tot categorie N1, zoals bepaald in voormeld koninklijk besluit van 15 maart 1968, uitsluiten uit het toepassingsgebied.

De werkgevers die voertuigen ter beschikking stellen uitgerust met een motor met elektrische ontsteking lopend op vloeibaar gemaakte petroleumgassen, gemonteerd overeenkomstig de geldende wettelijke bepaling, zijn onderworpen aan de solidariteitsbijdrage die als volgt wordt vastgesteld :

$$[(Y \times 9 \text{ euro}) - 990] : 12;$$

Waarbij Y het CO₂-uitstootgehalte in gram per kilometer is, zoals vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid van het voertuig of in de gegevensbank van de dienst voor inschrijving van de voertuigen.

De Koning kan, bij een na overleg in de Ministerraad vastgelegd besluit, de bedragen verhogen of verminderen. Dit besluit moet bij wet bekrachtigd worden binnen een termijn van 9 maanden te rekenen vanaf de publicatie van het besluit. Bij ontstentenis van bekrachtiging binnen voornoemde termijn houdt het besluit op van kracht te zijn vanaf de eerste dag van het kwartaal volgend op dit tijdens welk de bekrachtigingstermijn een einde neemt.

Het bedrag van de solidariteitsbijdrage bepaald bij het vierde en het tiende lid is gekoppeld aan het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004 (114,08). Op 1 januari van elk jaar wordt het bedrag aangepast overeenkomstig volgende formule: het basisbedrag wordt vermenigvuldigd met het gezondheidsindexcijfer van de maand september van het jaar voorafgaand aan het jaar tijdens welk het nieuwe bedrag van toepassing zal zijn en gedeeld door het gezondheidsindexcijfer van de maand september 2004.

Deze bijdrage wordt door de werkgever betaald aan de Rijksdienst voor sociale zekerheid, binnen dezelfde termijnen en onder dezelfde voorwaarden als de sociale zekerheidsbijdragen voor de werknemers.

De opbrengst van de bijdrage wordt door de Rijksdienst voor sociale zekerheid gestort aan de R.S.Z.-globaal beheer, bedoeld in artikel 5, eerste lid, 2°, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

De bepalingen van de algemene regeling van de sociale zekerheid voor werknemers, met name wat betreft de aangiften met verantwoording van de bijdragen, de betalingstermijnen, de toepassing van de burgerlijke sancties en de strafbepalingen, het toezicht, de bevoegde rechter ingeval van betwisting, de verjaring inzake rechtsvorderingen, het voorrecht en de mededeling van het bedrag van de schuldvordering van de Rijksdienst voor sociale zekerheid, zijn van toepassing.

De administratie der directe belastingen, evenals de dienst voor inschrijving van de voertuigen dienen de personen belast met de toepassing van de sociale wetgeving de nodige informatie te verstrekken voor de correcte inning van deze bijdrage. De modaliteiten voor deze overdracht van informatie worden bepaald door de Koning. ' ».

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van het beroep

B.2. De Ministerraad betwist de ontvankelijkheid van het beroep. De eerste verzoekende partij zou niet opkomen voor een collectief belang, doch uitsluitend voor de individuele belangen van haar leden. Bovendien zou haar maatschappelijk doel niet worden geraakt door de bestreden norm, omdat er een onvoldoende rechtstreeks verband is tussen haar opdracht en de bestreden maatregel. De tweede verzoekende partij zou niet aantonen dat zij

bedrijfswagens ter beschikking stelt die niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden mogen worden gebruikt.

B.3. De artikelen 4 en 5, eerste lid, van de statuten van de v.z.w. « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » bepalen :

« Art. 4. Sociare stelt zich tot doel, vanuit een zo sterk mogelijke representatieve positie, de belangen te bevorderen van de werkgevers van de socioculturele sector en van haar leden in het bijzonder. Zij doet dit in het bijzonder door middel van belangenbehartiging en dienstverlening, opdat de werkgevers hun maatschappelijke doelstelling in optimale omstandigheden zouden kunnen nastreven ».

« Art. 5. Tot de concrete activiteiten behoren onder meer alle activiteiten die de belangenbehartiging en dienstverlening bevorderen, het voeren en bevorderen van het overleg onderling, het overleg met de werknemersorganisaties, met de overheid en met derden, vertegenwoordiging in de geëigende structuren, bijstand en assistentie in juridische aangelegenheden, organiseren van vorming en opleiding voor de leden.

[...] ».

Op grond van haar maatschappelijke doelstelling kan de vereniging zonder winstoogmerk beroep instellen tegen de in het geding zijnde bepaling, die de aangesloten werkgevers in de socioculturele sector raakt in het kader van hun werk. Er is derhalve een voldoende rechtstreeks verband tussen de maatschappelijke opdracht van de eerste verzoekende partij en de bestreden maatregel.

De tweede verzoekende partij is eveneens een vereniging zonder winstoogmerk die bedrijfsvoertuigen die ook voor andere dan beroepsdoeleinden mogen worden gebruikt, ter beschikking stelt van haar werknemers en derhalve hiervoor de betaling van de solidariteitsbijdrage verschuldigd is. De bestreden bepaling noopt haar aldus tot een jaarlijkse meeruitgave van 12 500 euro. Zij wordt derhalve rechtstreeks geraakt door de in het geding zijnde bepaling.

De exceptie van niet-ontvankelijkheid van het beroep wordt verworpen.

Ten gronde

Ten aanzien van het eerste middel

B.4. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Het middel omvat verschillende onderdelen.

B.5.1. De Ministerraad voert aan dat de verzoekende partijen in ieder geval geen belang hebben bij enkele van de onderdelen van het eerste middel.

B.5.2. De bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof maakt geen onderscheid tussen de verzoekers naar gelang van de aard van de grondwettelijke regels waarvan zij de schending aanvoeren. De wet eist dat de natuurlijke personen en de rechtspersonen die een beroep instellen, van hun belang doen blijken. Zodra het belang van de verzoekende partijen bij het beroep tot vernietiging is aangetoond, dienen zij niet daarenboven te getuigen van een belang bij elk van de middelen of de onderdelen van de middelen die zij aanvoeren.

De excepties van de Ministerraad ten aanzien van verschillende onderdelen van het eerste middel worden verworpen.

B.6. Het oorspronkelijke artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, zoals ingevoegd bij koninklijk besluit van 20 december 1996 en later gewijzigd, vóór de vervanging ervan door de bestreden bepaling, voorzag in de betaling van een solidariteitsbijdrage door de werkgever die aan de werknemer een voertuig ter beschikking stelde dat ook voor persoonlijk en individueel gebruik kon worden aangewend. Die solidariteitsbijdrage bedroeg 33 procent van het voordeel dat de werknemer ontving door de wagen privé te gebruiken en dat geraamd werd overeenkomstig de beginselen van artikel 36 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, rekening houdend met de fiscale paardenkracht en het aantal privé afgelegde kilometers, bedrag dat werd verminderd met de persoonlijke bijdrage die de werknemer eventueel aan de werkgever betaalde.

De toepassing van die regeling stuitte op verschillende problemen. Zo konden de instellingen die de bijdrage dienden te innen, niet beschikken over gegevens die een controle inzake de juistheid van de betaalde bijdrage mogelijk maakten. De betwistingen nopens het begrip « afstand woon-werkplaats » en nopens de omschrijving van het begrip « voordeel » - wegens de gedeeltelijke tegemoetkoming van de werknemer in de kosten met betrekking tot het ter beschikking gestelde voertuig - bemoeilijkten de toepassing (*Parl. St.*, Kamer, 2004-2005, DOC 51-1437/001, p. 16).

B.7. Om de voormelde problemen te ondervangen, voert de bestreden bepaling een solidariteitsbijdrage op bedrijfsvoertuigen in waarbij de grondslag voor de inning van de solidariteitsbijdrage wordt verruimd door alle voertuigen eraan te onderwerpen die ter beschikking zijn gesteld van de werknemer en niet uitsluitend bestemd zijn voor beroepsdoeleinden, zonder rekening te houden met de eventuele bijdrage van de werknemer in de financiering ervan. Tevens wordt ook een ecologische doelstelling nagestreefd, doordat de berekeningswijze aanzet tot meer respect voor het milieu. De solidariteitsbijdrage is bovendien een forfaitaire sociale bijdrage aangepast volgens de ecologische normen op basis van de schadelijke gasuitstoot waaronder CO₂ en brandstofverbruik, waardoor, volgens de parlementaire voorbereiding, de minst vervuilende wagens nog nooit zo goedkoop zullen zijn geweest. Het aantal voertuigen dat onderworpen is aan de solidariteitsbijdrage werd hierdoor vanaf 2005 verhoogd van 120 000 tot 300 000. Wel zou erover worden gewaakt dat de gemiddelde bijdrage per voertuig voor wat betreft het bestaande wagenpark niet stijgt. Naar gelang van de inkomsten en van de reële impact van de maatregel kan de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de bedragen van de solidariteitsbijdrage aanpassen om de budgettaire doelstelling te halen, onverminderd de verplichting om dat besluit te laten bekrachtigen door de wetgever binnen de termijn van negen maanden vanaf de bekendmaking ervan. Om een correcte inning van de verschuldigde bijdragen te verzekeren, zullen inlichtingen waarover sommige administraties beschikken, ter beschikking worden gesteld van de inspectiediensten belast met de controle van de toepassing van de reglementering betreffende de sociale zekerheid en van de instellingen die instaan voor de inning van de sociale zekerheidsbijdragen (*ibid.*, pp. 16-18).

Eerste onderdeel

B.8. Het verschil in behandeling dat erin bestaat dat de solidariteitsbijdrage uitsluitend verschuldigd is voor bedrijfswagens die aan werknemers ter beschikking worden gesteld en niet aan zelfstandigen of bedrijfsleiders, berust op een objectief criterium, namelijk het statuut van de socialezekerheidsgerechtigde. Ofschoon ook een ecologische doelstelling wordt nagestreefd, is de financiering van het stelsel van de sociale zekerheid van de werknemers het hoofddoel van de bestreden maatregel. Overigens dient een wijziging in een stelsel van de sociale zekerheid niet noodzakelijk een wijziging in de andere stelsels ervan mee te brengen. De maatregel is niet zonder redelijke verantwoording.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel

B.9. Het door de verzoekende partijen bekritiseerde verschil in behandeling tussen de werknemer die zijn eigen wagen gebruikt en een vergoeding ontvangt voor de professioneel gereden kilometers, voor wie de solidariteitsbijdrage niet verschuldigd is, en de werknemer die een door de werkgever ter beschikking gestelde wagen gebruikt en een vergoeding betaalt voor de niet-professioneel gereden kilometers, voor wie de solidariteitsbijdrage wel verschuldigd is, berust op een criterium van onderscheid dat is afgeleid uit het feit dat de solidariteitsbijdrage enkel van toepassing is wanneer de werkgever rechtstreeks of onrechtstreeks aan de werknemer een voertuig ter beschikking stelt dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd. De bestreden maatregel betreft aldus een situatie die wezenlijk verschilt van die waarin een vergoeding voor professioneel gereden kilometers wordt toegekend aan de werknemer. Een dergelijke maatregel is overigens relevant om de in B.7 omschreven doelstelling te bereiken. Zelfs wanneer de werknemer bijdraagt in de kosten van het gebruik van het door de werkgever ter beschikking gestelde voertuig, is het door hem ontvangen voordeel nog voldoende groot opdat het kan worden beschouwd als een loonvoordeel dat de solidariteitsbijdrage redelijk verantwoordt.

Het tweede onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Derde onderdeel

B.10. Het verschil in behandeling dat erin bestaat dat de solidariteitsbijdrage uitsluitend verschuldigd is voor de voertuigen die behoren tot de categorieën M1 en N1 zoals bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 « houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen », en niet voor de andere voertuigen, berust op het criterium van de classificatie van het voertuig.

Dat onderscheidingscriterium is pertinent in zoverre de voertuigen van beide categorieën zowel voor privé- als voor beroepsdoeleinden kunnen worden gebruikt. In zoverre wordt aangeklaagd dat terreinvoertuigen niet onder de toepassing vallen van de in het geding zijnde bepaling, moet worden vastgesteld dat terreinvoertuigen door het voormelde koninklijk besluit van 15 maart 1968 weliswaar in een afzonderlijke categorie worden ondergebracht, namelijk de categorie G, doch dat het niettemin ook gaat om voertuigen van de categorieën M1 en N1 die beantwoorden aan specifieke kenmerken. Zoals de Ministerraad aanvoert, vallen terreinvoertuigen derhalve onder het toepassingsgebied van de bestreden maatregel wanneer zij voor andere dan beroepsdoeleinden kunnen worden gebruikt.

Het derde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Vierde onderdeel

B.11. Het verschil in behandeling dat volgens de verzoekende partijen erin zou bestaan dat voor eenzelfde bedrijfswagen de solidariteitsbijdrage eenmaal of meermaals verschuldigd is, naargelang één werknemer of verschillende werknemers gebruik ervan maken, vindt geen steun in de bestreden bepaling noch in de parlementaire voorbereiding ervan. De criteria voor de vaststelling van de maandelijkse bijdrage worden immers bepaald per voertuig. Dat de solidariteitsbijdrage niet verschuldigd is per werknemer die van het voertuig gebruik maakt doch wel per ter beschikking gesteld voertuig vindt ook onrechtstreeks steun in de parlementaire voorbereiding, waarin de solidariteitsbijdrage werd beschouwd als een alternatieve financiering van het stelsel van de sociale zekerheid van de werknemers, in het

licht van de noodzaak om zich niet langer te beperken tot de arbeid als nagenoeg enige financieringsbron (*Parl. St.*, Kamer, 2004-2005, DOC 51-1437/025, p. 60).

Het vierde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Vijfde onderdeel

B.12. Het verschil in behandeling bij de berekening van de solidariteitsbijdrage voor voertuigen, naargelang de CO₂-uitstoot al dan niet bekend is bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen, berust op een objectief criterium, namelijk het beschikbaar zijn van de relevante gegevens. In het licht van het doel van de bestreden maatregel is het niet onredelijk te voorzien in een forfaitaire bijdrage die steunt op een gemiddelde wanneer geen andere betrouwbare gegevens beschikbaar zijn bij die overheidsdienst die het meest bevoegd kan worden geacht daarover uitsluitel te geven en een bewijsvoering van een andere aard, die voor de bijdrageplichtige misschien voordeliger is, door de overheid slechts zou kunnen worden geleverd middels inspanningen die haar redelijkerwijze niet kunnen worden opgelegd.

Het verschil in behandeling tussen benzinevoertuigen en dieselveertuigen is als volgt verantwoord in de parlementaire voorbereiding :

« Het verschil in berekening tussen voertuigen aangedreven met benzine of diesel is gerechtvaardigd door de vervuilingsgraad van die twee types brandstoffen. Voertuigen aangedreven met diesel halen betere resultaten wat consumptie betreft, maar stoten meer atmosferische vervuilers uit. Aangezien de graad vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces verbaal van gelijkvormigheid waarin de twee parameters vervat zitten, de dieselveertuigen bevoordeelt, ligt het aftrekbaar bedrag lager dan dat voor benzinevoertuigen. Dezelfde redenering is gevolgd voor de voertuigen aangedreven met LPG die minder vervuilend zijn dan een benzinevoertuig zowel wat CO₂ uitstoot betreft als voor de andere atmosferische vervuilers. Het afgetrokken bedrag is beduidend hoger om hen een voordeliger stelsel te bieden gezien het feit dat het CO₂-uitstootgehalte vermeld in het gelijkvormigheidsattest of in het proces-verbaal van gelijkvormigheid geen rekening houdt met de L.P.G.-installatie » (*Parl. St.*, Kamer, 2004-2005, DOC 51-1437/014, p. 11).

Uit de zowel voor voertuigen waarvan het reële CO₂-uitstootgehalte bekend is als voor voertuigen waarvan het CO₂-uitstootgehalte niet bekend is, geldende berekeningswijze van de forfaitaire maandelijkse bijdrage, die op basis van de in de aangehaalde parlementaire voorbereiding vermelde verantwoording, niet manifest onredelijk is, vloeit voort dat de

maandelijkse solidariteitsbijdrage voor benzinevoertuigen niet in disproportionele mate lager is dan de solidariteitsbijdrage voor dieselveertuigen, mede in het licht van de ecologische doelstelling van de maatregel.

Het vijfde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Zesde onderdeel

B.13. Het bijkomende verschil in behandeling dat erin bestaat dat door het opleggen van een minimale maandelijkse solidariteitsbijdrage van ten minste 20,83 euro, voor de milieuvriendelijkste voertuigen verhoudingsgewijs een hogere solidariteitsbijdrage moet worden betaald dan voor andere, meer vervuilende voertuigen, berust op een objectief criterium, namelijk de milieuvervuilende aard van het voertuig. Dat verschil in behandeling is pertinent ter verwezenlijking van de hoofddoelstelling van de bestreden maatregel, namelijk de financiering van de sociale zekerheid van de werknemers. Die hoofddoelstelling vereist niet dat de solidariteitsbijdrage volstrekt evenredig aan het reële CO₂-uitstootgehalte moet zijn. Uit het bedrag van die minimale maandelijkse solidariteitsbijdrage kan bovendien niet worden afgeleid dat de maatregel onevenredig is met de door de wetgever nagestreefde doelstelling.

Het zesde onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Zevende onderdeel

B.14. In het zevende onderdeel van het eerste middel wordt het verschil in behandeling bekritiseerd tussen bepaalde types van voertuigen van de categorie N1, die, met inachtneming van de in artikel 38, § 3^{quater}, achtste lid, van de wet van 29 juni 1981 bedoelde procedure, door de Koning kunnen worden uitgesloten uit het toepassingsgebied van de bestreden bepaling, en de andere voertuigen. De mogelijkheid tot uitsluiting werd in de parlementaire voorbereiding verklaard

« door de wens een zekere souplesse toe te laten voor de 'gebruikswagens' die speciaal gebruikt worden voor het collectieve transport van werknemers in een welomschreven kader en die om bepaalde redenen niet systematisch naar de onderneming zijn teruggebracht alsook voor de gebruikswagens die zo uitgerust zijn dat hun 'niet strikt professionele' gebruik slechts sterk beperkt kan zijn » (*Parl. St.*, Kamer, 2004-2005, DOC 51-1437/014, p. 12).

Het Hof vermag zich enkel uit te spreken over het ten aanzien van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet al dan niet verantwoorde karakter van een verschil in behandeling als dat verschil aan een norm met wetgevend karakter kan worden toegeschreven. In dat verband moet worden opgemerkt dat wanneer een wetgever een machtiging verleent, aangenomen dient te worden - behoudens aanwijzingen in de tegenovergestelde zin - dat hij de gemachtigde enkel de bevoegdheid verleent om die machtiging aan te wenden in overeenstemming met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Het staat derhalve aan de administratieve en aan de justitiële rechter na te gaan of de Koning bij de uitvoering van de Hem bij artikel 38, § 3^{quater}, achtste lid, van de wet van 29 juni 1981 toegekende machtiging de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in acht neemt.

Het zevende onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Achtste onderdeel

B.15. Het bekritiseerde verschil in behandeling inzake de socialebijdrageregeling voor, enerzijds, de terbeschikkingstelling van een voertuig dat ook kan worden aangewend voor andere dan beroepsdoeleinden, en, anderzijds, elk ander loonvoordeel, berust op een objectief criterium, namelijk de specifieke aard van het voordeel. Het is pertinent om de door de wetgever nagestreefde doelstelling te bereiken, namelijk de onderwerping van het specifieke voordeel aan een solidariteitsbijdrage waarmee het stelsel van de sociale zekerheid van de werknemers kan worden gefinancierd, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de invloed van dat voordeel op het milieu.

Het achtste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Ten aanzien van het tweede middel

B.16. De verzoekende partijen voeren als tweede middel een schending aan van artikel 22 van de Grondwet, doordat de bestreden bepaling de Koning machtigt om de modaliteiten te bepalen van de overdracht van informatie van de Administratie der directe belastingen en de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen naar de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid, terwijl alleen de wetgever bevoegd zou zijn om een dergelijke overdracht van gegevens mogelijk te maken.

B.17. Artikel 38, § 3^{quater}, laatste lid, van de voormelde wet van 29 juni 1981 luidt als volgt :

« De administratie der directe belastingen, evenals de dienst voor inschrijving van de voertuigen dienen de personen belast met de toepassing van de sociale wetgeving de nodige informatie te verstrekken voor de correcte inning van deze bijdrage. De modaliteiten voor deze overdracht van informatie worden bepaald door de Koning ».

B.18. Artikel 22, eerste lid, van de Grondwet bepaalt :

« Ieder heeft recht op eerbiediging van zijn privé-leven en zijn gezinsleven, behoudens in de gevallen en onder de voorwaarden door de wet bepaald ».

Het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven heeft als essentieel doel de personen te beschermen tegen inmengingen in hun privé-leven, hun gezinsleven, hun woning of hun briefwisseling. Het voorstel dat is voorafgegaan aan de aanneming van artikel 22 van de Grondwet beklemtoonde « de bescherming van de persoon, de erkenning van zijn identiteit en de belangrijkheid van zijn ontplooiing en die van zijn gezin » en het onderstreepte de noodzaak om het privé-leven en het gezinsleven te beschermen tegen « inmenging, onder meer als gevolg van de onafgebroken ontwikkeling van de informatietechnieken, wanneer maatregelen van opsporing, onderzoek en controle door de overheid en particuliere instellingen worden uitgevoerd bij het uitoefenen van hun functie of hun activiteit ».

Artikel 22, eerste lid, van de Grondwet waarborgt derhalve elke burger dat enkel krachtens een wettelijke bepaling, en onder de daarin bepaalde voorwaarden, inbreuk kan worden gepleegd op de eerbiediging van zijn privé-leven, zodat eenieder te allen tijde kan

weten onder welke voorwaarden en in welke omstandigheden de overheden zich zouden kunnen inmengen in dat recht. Daartoe vereist die bepaling dat een overheidsinmenging in het recht op eerbiediging van het privé-leven en het gezinsleven slechts is toegestaan wanneer erin is voorzien in een voldoende precieze wettelijke bepaling, zij beantwoordt aan een dwingende maatschappelijke behoefte en zij evenredig is met de daarin nagestreefde wettige doelstelling.

B.19. Een delegatie aan een andere macht is niet in strijd met het legaliteitsbeginsel voor zover de machtiging voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de essentiële elementen voorafgaandelijk door de wetgever zijn vastgesteld.

B.20. De machtiging aan de Koning om de modaliteiten te bepalen van het verstrekken, door de in het bestreden lid van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 bedoelde diensten, van informatie met het oog op de correcte inning van de solidariteitsbijdrage, staat Hem geenszins toe essentiële elementen te regelen die betrekking zouden hebben op gegevens betreffende het privé-leven van de werknemers.

Daaruit volgt dat de wetgever te dezen niet kan worden geacht aan de Koning een delegatie te hebben verleend die strijdig zou zijn met artikel 22, eerste lid, van de Grondwet.

Het tweede middel is niet gegrond.

Om die reden,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus uitgesproken in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 14 juni 2006.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts