

Rolnummer 3877
Arrest nr. 181/2006 van 29 november 2006

A R R E S T

In zake : het beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van artikel 7 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen en van de artikelen 85 en 86 van de programmawet van 27 december 2005, ingesteld door de vzw « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie » en de vzw « Davidsfonds ».

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters A. Arts en M. Melchior, en de rechters R. Henneuse, M. Bossuyt, J.-P. Snappe, E. Derycke 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 27 januari 2006 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 30 januari 2006, is beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging ingesteld van artikel 7 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 28 juli 2005) en van de artikelen 85 en 86 van de programmawet van 27 december 2005 (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 30 december 2005, tweede editie) door de vzw « Sociare, Socioculturele Werkgeversfederatie », met maatschappelijke zetel te 1000 Brussel, J. Stevensstraat 8, en de vzw « Davidsfonds », met maatschappelijke zetel te 3000 Leuven, Blijde-Inkomststraat 79.

De Ministerraad heeft een memorie ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 4 oktober 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 E. Derycke en R. Henneuse 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 sociocultureel 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 bestreden solidariteitsbijdrage op voertuigen die door een werkgever aan een werknemer ter beschikking worden gesteld. De bestreden bepalingen schenden volgens hen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie en het recht op de eerbiediging van het privéleven 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 socioculturele 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 privédoeleinden mogen gebruiken.

A.2.1. De Ministerraad betwist de ontvankelijkheid van de vordering.

Hoewel het beroep tot vernietiging formeel tegen een aantal bepalingen van de wetten van 20 juli 2005 en 27 december 2005 is gericht, blijkt uit zowel de tekst en de draagwijdte van die bestreden normen als uit de in het verzoekschrift uiteengezette grieven dat de verzoekende partijen in wezen artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004 bestrijden, waartegen zij eerder een beroep tot vernietiging hebben ingesteld (zaak nr. 3740). De thans bestreden bepalingen zijn louter interpretatieve bepalingen die geen nieuwe normen invoeren. Aangezien de programmawet van 27 december 2004 in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2004 is bekendgemaakt, is het huidige beroep, ingediend op 27 januari 2006, kennelijk laatijdig.

A.2.2. Volgens de Ministerraad toont de eerste verzoekende partij 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. Bovendien is het maatschappelijk doel van de eerste verzoekende partij zodanig vaag en algemeen geformuleerd dat niet kan worden ingezien welk belang zij zou kunnen doen gelden dat onderscheiden is van het belang dat iedere burger heeft bij het bekritisieren van welke geldelijke maatregel dan ook. De eerste verzoekende partij heeft dan ook geen belang bij haar beroep tot vernietiging.

Ten gronde

Eerste middel

A.3. Volgens de verzoekende partijen schendt de solidariteitsbijdrage waarin artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers voorziet, zowel in de vorige als in de huidige redactie ervan, het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Het middel valt uiteen in verschillende onderdelen.

Eerste onderdeel

A.4. 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 RSZ-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.5. 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.6. 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 privégebruik 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.

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 privégebruik 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 privégebruik draagt.

In die omstandigheden is er volgens de verzoekende partijen geen redelijke verantwoording om een onderscheid tussen beide situaties te maken. Het onderscheidingscriterium - het al dan niet ter beschikking stellen van een bedrijfswagen aan werknemers - is niet relevant om bepaalde werkgevers wel en anderen niet een solidariteitsbijdrage op te leggen, wanneer beide categorieën van werkgevers dezelfde kosten dragen in verband met de professionele verplaatsingen van hun werknemers en beide categorieën geen kosten dragen in verband met de privéverplaatsingen van hun werknemers.

A.7.1. De Ministerraad betwist het belang van de verzoekende partijen bij dat onderdeel. Bij ontstentenis van belang bij de vordering, kan de eerste verzoekende partij geen belang hebben bij de middelen en de onderdelen ervan. Bovendien laten de verzoekende partijen zelf gelden dat de terbeschikkingstelling van een voertuig deel uitmaakt van een aantrekkelijk loonpakket, zodat zij geen belang hebben bij dat onderdeel aangezien zij de hypothese die in het onderdeel besloten ligt, niet zelf ondervinden. Het gaat immers wel degelijk om een voordeel dat hun werknemers genieten.

A.7.2. De verzoekende partijen gaan volgens de Ministerraad ten onrechte ervan uit dat werknemers die hun eigen voertuig voor beroepsdoeleinden gebruiken en daarvoor worden vergoed op basis van een onkostennota zich in dezelfde situatie zouden bevinden als werknemers die een bedrijfswagen ook voor privédoeleinden mogen gebruiken, maar daarvoor een vergoeding betalen. Het is immers onwaarschijnlijk en op zijn minst niet gebruikelijk dat in die laatste hypothese een gedetailleerde kilometerstand wordt bijgehouden, waarbij de werknemer de kosten voor het privégebruik aangerekend zou krijgen. Bijgevolg kunnen beide voormelde situaties niet dienstig worden vergeleken.

Zelfs indien beide situaties vergelijkbaar zouden zijn, dan nog zouden zij verschillen, naargelang de werknemer zijn eigen dan wel een bedrijfswagen gebruikt. Immers, de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van zijn werknemer voor zijn verplaatsingen van en naar het werk is wettelijk beperkt. Die beperking bestaat evenwel niet voor het gebruik van de bedrijfswagens voor dergelijke verplaatsingen. Er blijft een verschil bestaan tussen de situatie van de werknemer die zijn privéwagen 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.

Derde onderdeel

A.8. 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 privégebruik 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.

De verzoekende partijen verantwoorden hun belang bij dat onderdeel door te verwijzen naar het feit dat ondernemingen uit de socioculturele sector doorgaans kleinere wagens (categorie M1) ter beschikking van hun werknemers stellen die alle onder het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage vallen.

A.9. Ook bij dat onderdeel van het middel hebben de partijen volgens de Ministerraad geen belang. Er valt immers niet in te zien waarom de verzoekende partijen, die menen financiële moeilijkheden te hebben, duurdere wagens zouden moeten aanschaffen en een minder voordelige socialezekerheidsbijdrage zouden willen 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. Terreinvoertuigen kunnen in voorkomend geval ook tot die categorieën behoren en zullen dan aanleiding geven tot de vestiging van de solidariteitsbijdrage.

Vierde onderdeel

A.10. 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 : « DIV ») een forfait wordt aangerekend, terwijl de CO₂-uitstoot van die voertuigen wetenschappelijk perfect meetbaar is.

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 DIV 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.

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 diesellootvoertuigen worden benadeeld in de berekeningsformules, zonder dat dit verschil voldoende wordt verantwoord. Er is immers geen reden om benzinewagens forfaitair minder te belasten dan diesellootvoertuigen omdat de impact op het milieu in beide gevallen per definitie onbekend is.

De verzoekende partijen merken nog op dat zij het vereiste belang bij dat onderdeel hebben. Werkgevers uit de socioculturele sector en de tweede verzoekende partij in het bijzonder stellen diverse types van bedrijfsvoertuigen ter beschikking, zodat niet is uitgesloten dat de DIV voor een aantal van die wagens geen informatie heeft over het CO₂-uitstootgehalte.

A.11. De Ministerraad betwist opnieuw het belang bij het onderdeel van het middel, inzonderheid omdat de verzoekende partijen niet aannemelijk maken dat de voertuigen die ter beschikking van hun werknemers worden gesteld, voertuigen zouden zijn waarvan de CO₂-emissie onbekend 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 dieselloertuigen 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 dieselloertuigen dan ook niet te bevoordelen ten opzichte van benzinevoertuigen (die minder goed scoren qua verbruik en een hogere vervuilingsgraad bezitten) is een verschil in berekening gerechtvaardigd.

Vijfde onderdeel

A.12. 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.13. 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.

Zesde onderdeel

A.14. 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 uit te sluiten, zonder dat de wet criteria vastlegt op basis waarvan die aanpassingen dienen te gebeuren. Aldus worden de algemene beginselen betreffende de bevoegdheidsverdeling tussen de wetgevende en de uitvoerende macht geschonden. Het nieuwe artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 voorziet nog steeds in de mogelijkheid voor de Koning om bepaalde types van voertuigen uit te sluiten. De verantwoording die in de parlementaire voorbereiding werd gegeven staat niet 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 onbeperkt.

A.15. De Ministerraad betwist ook de ontvankelijkheid van dat onderdeel van het middel omdat het niet duidelijk genoeg is geformuleerd.

Met verwijzing naar de parlementaire voorbereiding betoogt de Ministerraad dat de gegeven verantwoording geenszins vaag is: de wetgever beoogt de gevallen waarin het dubbel gebruik zo goed als onbestaande is, maar die formeel toch aanleiding geven tot het verschuldigd zijn van de solidariteitsbijdrage. De opmerkingen van de afdeling wetgeving van de Raad van State werden volledig in acht genomen. Het risico van willekeur wordt door de nieuwe redactie van de wet uitgesloten. Het aan te nemen koninklijk besluit zal aan het rechterlijke wettigheidsstoezicht zijn onderworpen. Het vereiste van bekrachtiging van het besluit binnen negen maanden na zijn publicatie is in de tekst van de wet opgenomen.

Zevende onderdeel

A.16. In een zevende 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.17. Volgens de Ministerraad hebben de partijen geen belang 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.

Achtste onderdeel

A.18. Sedert de wijziging bij de programmawet van 27 december 2005 is in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 een bepaling opgenomen volgens welke voertuigen die ter beschikking worden gesteld voor het collectieve vervoer van werknemers onder bepaalde voorwaarden van de solidariteitsbijdrage worden vrijgesteld. Een van die voorwaarden voor vrijstelling is dat het een voertuig betreft dat behoort tot de categorie N1, dit zijn voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton. Volgens de verzoekende partijen bestaat geen enkele verantwoording voor het feit dat collectief vervoer enkel van de solidariteitsbijdrage wordt vrijgesteld in zoverre het wordt georganiseerd met voor goederenvervoer bestemde voertuigen. Zulk een regel berust niet op enige milieudoelstelling. Bovendien leidt het tot een ongelijke behandeling van de socioculturele sector die geen of aanzienlijk minder voertuigen van categorie N1 gebruikt in vergelijking met industriële sectoren.

A.19. Volgens de Ministerraad hebben de verzoekende partijen geen belang bij het onderdeel. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt immers dat de desbetreffende bepaling geen nieuwe norm invoert, maar ertoe beperkt is een reeds bestaande norm te verduidelijken.

Ten gronde argumenteert de Ministerraad dat dit onderdeel vergelijkbaar is met het derde onderdeel. Ook te dezen heeft de vrijstelling betrekking op specifieke gevallen: van enig ander privégebruik dan voor het collectieve vervoer van werknemers kan nauwelijks sprake zijn, zodat het verantwoord is om in die gevallen in een vrijstelling van de solidariteitsbijdrage te voorzien.

Tweede middel

A.20. 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 DIV 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 » voortspuitend 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 miskennis van het legaliteitsbeginsel, te meer daar een amendement dat ertoe strekte de Koning te verplichten dat advies in te winnen, werd verworpen.

A.21. 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 7 van de wet van 20 juli 2005 houdende diverse bepalingen en tegen de artikelen 85 en 86 van de programmawet van 27 december 2005.

Die bepalingen luiden :

« Art. 7 [van de voormelde wet van 20 juli 2005]. In 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, de wet van 22 mei 2001 en de wet van 27 december 2004, wordt het eerste lid vervangen als volgt :

‘ Een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever die gelijk welk voertuig, dat ook voor andere dan louter beroepsdoeleinden wordt gebruikt, 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. Wordt verondersteld ter beschikking van de werknemer te zijn gesteld voor andere dan louter beroepsdoeleinden, ieder voertuig dat op naam van de werkgever is ingeschreven of dat het voorwerp uitmaakt van een huur- of leasingcontract of van gelijk welk ander contract voor het gebruik van het voertuig, behalve indien de werkgever aantoonbaar ofwel dat het gebruik voor ander dan louter beroepsdoeleinden uitsluitend gebeurt door een persoon die niet valt onder het toepassingsgebied van de sociale zekerheid voor werknemers, ofwel dat het voertuig voor louter beroepsdoeleinden wordt gebruikt. ’ ».

« Art. 85 [van de voormelde programmawet van 27 december 2005]. In de zin van artikel 38, § *3^{quater}*, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, vervangen bij de wet van 27 december 2004 en gewijzigd bij de wet van 20 juli 2005, wordt onder ‘ voertuig ter beschikking gesteld aan de werknemer voor andere dan louter beroepsdoeleinden ’ verstaan : onder andere het voertuig dat de werkgever ter beschikking stelt aan de werknemer om de woon-werkverplaatsing individueel af te leggen en/of voor privé gebruik alsook het voertuig gebruikt voor het collectief vervoer van werknemers.

Art. 86 [van de voormelde programmawet van 27 december 2005]. In artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, vervangen bij de wet van 27 december 2004 en gewijzigd bij de wet van 20 juli 2005, wordt tussen het tweede en het derde lid het volgende lid ingevoegd :

‘ In geval van terbeschikkingstelling van een voertuig voor het collectief vervoer van werknemers is de solidariteitsbijdrage bepaald door dit artikel verschuldigd, behalve indien het gaat om een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners waarin gebruikt wordt gemaakt van een voertuig, behorend tot de categorie N1, waarin, naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur en voor zover de werkgever bovendien bewijst dat er geen ander privégebruik wordt gemaakt van dit voertuig. ’ ».

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van het beroep

B.2.1. De Ministerraad betwist de ontvankelijkheid van het beroep. Hoewel het beroep tot vernietiging formeel tegen een aantal bepalingen van de wetten van 20 juli 2005 en 27 december 2005 is gericht, zou uit zowel de tekst en de draagwijdte van die bestreden normen als uit de in het verzoekschrift uiteengezette grieven blijken dat de verzoekende partijen in wezen artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004 bestrijden, waartegen zij eerder een beroep tot vernietiging hebben ingesteld, dat aanleiding heeft gegeven tot het arrest nr. 94/2006. De thans bestreden bepalingen zouden louter interpretatieve bepalingen zijn die geen nieuwe normen invoeren. Aangezien de programmawet van 27 december 2004 in het *Belgisch Staatsblad* van 31 december 2004 is bekendgemaakt, zou het huidige beroep, ingediend op 27 januari 2006, kennelijk laattijdig zijn.

B.2.2. In zoverre de exceptie van niet-ontvankelijkheid van het beroep op de laattijdige indiening ervan is gebaseerd, kan zij niet worden aangenomen, nu het verzoekschrift binnen de beroepstermijn van zes maanden is ingediend. De omstandigheid dat sommige van de thans bestreden bepalingen een interpretatief karakter zouden hebben, doet daaraan niets af.

B.2.3. In zoverre de exceptie het feit bekritiseert dat de grieven die door de verzoekende partijen worden aangevoerd in wezen betrekking hebben op andere bepalingen dan degene die thans worden bestreden, wordt het onderzoek van de exceptie gevoegd bij dat van de grond van de zaak.

B.3.1. De Ministerraad betwist tevens de ontvankelijkheid van het beroep, in zoverre het door de eerste verzoekende partij is ingesteld. Die 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.

B.3.2. De artikelen 4 en 5, eerste lid, van de statuten van de vzw « 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 bepalingen, die de aangesloten werkgevers in de socioculturele sector zouden kunnen raken 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 bepalingen.

De exceptie van niet-ontvankelijkheid wegens ontstentenis van het vereiste belang van de eerste verzoekende partij 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 artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, 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, voerde artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004 een solidariteitsbijdrage op bedrijfsvoertuigen in waarbij de grondslag voor de inning van de solidariteitsbijdrage werd 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).

B.8. Bij het arrest nr. 94/2006 van 14 juni 2006 heeft het Hof het beroep verworpen dat door dezelfde verzoekende partijen tegen het voormelde artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004 was ingesteld.

B.9.1. De thans bestreden bepalingen wijzigen of interpreteren het voormelde artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981.

B.9.2. In de parlementaire voorbereiding worden die bepalingen als volgt toegelicht :

- wat betreft artikel 7 van de wet van 20 juli 2005 :

« Om een correcte inning van de solidariteitsbijdrage te verzekeren wordt een weerlegbaar vermoeden ingevoerd dat elk voertuig dat voor privédoeleinden van werknemers kan worden gebruikt inderdaad ook voor privédoeleinden gebruikt wordt. De werkgever kan dit vermoeden weerleggen door of wel aan te tonen dat het voertuig wordt gebruikt door een persoon die niet valt onder het toepassingsgebied van de sociale zekerheid voor werknemers of door aan te tonen dat het voertuig wel degelijk louter voor professionele doeleinden gebruikt wordt.

Elementen zoals een clause in een arbeidsovereenkomst die het privégebruik verbiedt, of zoals een verzekeringsovereenkomst waaruit blijkt dat schade ingevolge privé gebruik niet gedekt wordt, kunnen deel uitmaken van de bewijsvoering maar volstaan op zich niet. Om vrijgesteld te kunnen worden van de solidariteitsbijdrage voor een bepaalde wagen moet de werkgever aan de hand van zijn carpolicy kunnen aantonen dat het verboden is om die wagen privé te gebruiken. Bijvoorbeeld door regels te voorzien die de werknemers verplichten om de wagen 's avonds op de bedrijfsterreinen te parkeren, of door te voorzien dat enkel de werknemer die van wacht is de wagen mee naar huis mag nemen. Dit verbod moet voorwerp kunnen vormen van een controle door de werkgever en eventueel gekoppeld zijn aan sancties.

De uitwerking is bepaald op 1 juli 2005 en zal dan ook gelden voor de bijdragen verschuldigd met ingang van het derde kwartaal 2005 » (*Parl. St.*, Kamer, 2004-2005, DOC 51-1922/001, pp. 4-5);

- wat betreft « Afdeling 3. – Bedrijfswagens » (artikelen 85 tot 87) van de programmawet van 27 december 2005 :

« Deze afdeling bevat een interpretatieve bepaling van het begrip 'voertuig ter beschikking gesteld aan de werknemer voor andere dan loutere beroepsdoeleinden', zoals vermeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, vervangen bij de wet van 27 december 2004 en gewijzigd bij de wet van 20 juli 2005.

Artikel 38, § 3^{quater}, van de voornoemde wet van 29 juni 1981, zoals vervangen door artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004, kan vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe regeling op 1 januari 2005 niet anders begrepen worden dan is aangegeven in de interpretatieve bepaling. Eén van de principes van deze nieuwe regeling is immers dat een solidariteitsbijdrage verschuldigd is zodra de werkgever een voertuig, dat niet uitsluitend bestemd is voor beroepsdoeleinden, ter beschikking stelt van zijn werknemer (Memorie van Toelichting, *Parl. St.*, Kamer 2004-2005, nr. 1437/001, p. 16). De wetgever maakt geen onderscheid tussen het individuele en het collectieve gebruik van het voertuig dat door de werkgever ter beschikking werd gesteld » (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2097/001, pp. 47-48);

- wat betreft artikel 85 van de programmawet van 27 december 2005 :

« Dit artikel heeft tot doel de interpretatie van het begrip ‘ een voertuig ter beschikking gesteld aan de werknemer voor andere dan loutere beroepsdoeleinden ’ te geven. Hierdoor wordt verwarring over het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens vermeden. Deze doelstelling rechtvaardigt dat de wetgever, de betekenis van deze bepaling zou uitleggen, zonder de draagwijdte ervan te wijzigen.

Hierbij ligt het enkel in de bedoeling de bewoordingen ‘ een voertuig ter beschikking gesteld aan de werknemer voor andere dan loutere beroepsdoeleinden ’ uit te leggen in de zin die overeenstemt met het streven van de wetgever om een solidariteitsbijdrage te heffen in hoofde van de werkgever, op onder andere het voertuig dat de werkgever ter beschikking stelt aan zijn werknemer om hetzij de woon-werkverplaatsing af te leggen of voor privégebruik alsook het voertuig gebruikt voor het collectief vervoer van werknemers. [...]

Tijdens de begrotingsopmaak 2006 heeft de regering eveneens bevestigd dat het vermoeden ingelast door de wet van 20 juli 2005 ook toepasselijk is op de voertuigen gebruikt voor het collectief vervoer van werknemers » (*ibid.*, p. 48);

- wat betreft artikel 86 van de programmawet van 27 december 2005 :

« Rekening houdend met de opmerking van de Raad van State heeft de regering beslist de omschrijving van het begrip ‘ collectief vervoer van werknemers ’ op te nemen in een specifieke bepaling. Deze omschrijving heeft uitwerking met ingang vanaf 1 januari 2005 gezien het feit dat het vanaf het begin duidelijk was dat het collectief vervoer in het toepassingsgebied van het nieuwe stelsel van solidariteitsbijdrage opgenomen was en dat het nieuwe stelsel op 1 januari 2005 in werking is getreden.

Rekening houdend met het feit dat geen enkele reglementering het begrip ‘ collectief vervoer van werknemers ’ omschrijft, moet, voor de toepassing van de wetgeving met betrekking tot de solidariteitsbijdrage verschuldigd bij toepassing van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981, worden verstaan onder ‘ collectief vervoer van werknemers ’, een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners waarin gebruikt wordt gemaakt van een voertuig, behorend tot de categorie N1, waarin, naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende

minstens 80 % van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur. De werkgever draagt de bewijslast van die elementen.

In dat geval is de solidariteitsbijdrage niet verschuldigd op voorwaarde dat de werkgever bovendien bewijst dat er geen ander privégebruik wordt gemaakt van het voertuig gebruikt voor het collectief vervoer van werknemers » (*ibid.*, pp. 48-49).

Eerste onderdeel

B.10.1. In de zaak nr. 3740 hadden de verzoekende partijen een soortgelijke grief aangevoerd. Bij het arrest nr. 94/2006 heeft het Hof die grief niet gegrond verklaard om de volgende redenen :

« 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 ».

B.10.2. Te dezen is er geen aanleiding om anders te beslissen.

Het eerste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Tweede onderdeel

B.11.1. In de zaak nr. 3740 hadden de verzoekende partijen een soortgelijke grief aangevoerd, met dien verstande dat zij thans niet meer aanvoeren dat met het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen aan de werknemers een aantrekkelijk loonpakket wordt aangeboden, door die werknemers toe te staan de bedrijfswagen ook voor privédoeleinden te gebruiken.

Hoe dan ook, het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen door de werkgever maakt in de regel een voordeel in het loonpakket van de werknemer uit. De wetgever vermocht ervan uit te gaan dat dat voordeel de vergoeding voor niet-professioneel gereden kilometers die de werknemer betaalt, overtreft, inzonderheid omdat die werknemer de aankoop van zulk een voertuig niet zelf hoeft te financieren.

Bij het arrest nr. 94/2006 heeft het Hof die grief niet gegrond verklaard om de volgende redenen :

« 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 ».

B.11.2. Te dezen is er geen aanleiding om anders te beslissen.

Het tweede onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Derde tot en met zevende onderdeel

B.12.1. In die onderdelen worden de volgende verschillen in behandeling bekritiseerd :

- de solidariteitsbijdrage is uitsluitend verschuldigd 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 (derde onderdeel);

- de berekening van de solidariteitsbijdrage voor voertuigen verschilt, naargelang de CO₂-uitstoot al dan niet bekend is bij de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (vierde onderdeel);

- door het opleggen van een minimale maandelijkse solidariteitsbijdrage voor de milieuvriendelijkste voertuigen moet verhoudingsgewijs een hogere solidariteitsbijdrage worden betaald dan voor andere, meer vervuilende voertuigen (vijfde onderdeel);

- de Koning wordt gemachtigd om de bijdrage te verhogen of te verlagen en om bepaalde voertuigen van categorie N1 uit te sluiten, zonder dat de wet criteria vastlegt op basis waarvan die aanpassingen dienen te gebeuren (zesde onderdeel);

- de socialezekerheidsregelingen voor de toekenning van een bedrijfswagen, enerzijds, en voor enig ander loonvoordeel, anderzijds, zijn verschillend (zevende onderdeel).

B.12.2. De grieven die in het derde tot en met het zevende onderdeel worden uiteengezet, kunnen niet aan de thans bestreden bepalingen worden toegeschreven. Die grieven hebben in werkelijkheid betrekking op bepalingen van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981, zoals vervangen bij artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004. Die bepalingen kunnen niet meer worden bestreden, aangezien de termijn om een beroep tot vernietiging tegen de voormelde wet van 27 december 2004 in te stellen, is verstreken.

Het derde tot en met het zevende onderdeel van het eerste middel zijn niet ontvankelijk.

Achtste onderdeel

B.13.1. Krachtens artikel 86 van de programmawet van 27 december 2005 kunnen voertuigen, ter beschikking gesteld voor het collectieve vervoer van werknemers, onder bepaalde voorwaarden van de solidariteitsbijdrage worden vrijgesteld wanneer het collectieve vervoer wordt georganiseerd met voertuigen die behoren tot de categorie N1, dit zijn voor het

vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton. Volgens de verzoekende partijen zou geen enkele verantwoording bestaan voor het feit dat die vrijstelling enkel geldt voor het collectieve vervoer met dat type van voertuigen.

B.13.2. Zowel uit de bewoordingen van het bestreden artikel 86 als uit de parlementaire voorbereiding ervan, die in B.9.2 in herinnering is gebracht, blijkt dat het aangeklaagde verschil in behandeling op zeer specifieke objectieve criteria berust. De vrijstelling waarin die bepaling voorziet, geldt immers enkel wanneer aan een aantal cumulatieve voorwaarden is voldaan : het moet gaan om een systeem van vervoer van werknemers overeengekomen door de sociale partners waarin gebruikt wordt gemaakt van een voertuig, behorend tot de categorie N1, waarin, naast de chauffeur, minstens twee andere werknemers van de onderneming aanwezig zijn gedurende minstens 80 pct. van het afgelegde traject van en naar de woonplaats van de chauffeur en voor zover de werkgever bovendien bewijst dat geen ander privégebruik wordt gemaakt van dat voertuig.

In het licht van de doelstelling van de wetgever om onder de voormelde strikte voorwaarden in een vrijstelling van de solidariteitsbijdrage voor bepaalde voertuigen, ter beschikking gesteld voor collectief vervoer, te voorzien, kan de bestreden maatregel niet als onredelijk worden aangemerkt.

Het achtste onderdeel van het eerste middel is niet gegrond.

Ten aanzien van het tweede middel

B.14.1. De verzoekende partijen voeren als tweede middel een schending aan van artikel 22 van de Grondwet, doordat de bestreden bepaling de Koning ertoe machtigt 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.14.2. De grief die in het tweede middel wordt uiteengezet kan niet aan de thans bestreden bepalingen worden toegeschreven. Die grief heeft in werkelijkheid betrekking op het laatste lid van artikel 38, § 3^{quater}, van de voormelde wet van 29 juni 1981, zoals vervangen bij artikel 2 van de programmawet van 27 december 2004. Die bepaling kan niet meer worden bestreden, aangezien de termijn om een beroep tot vernietiging tegen de voormelde wet van 27 december 2004 in te stellen, is verstreken.

Het tweede middel is niet ontvankelijk.

Om die redenen,

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 29 november 2006.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts