

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 december 2018

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit van
24 december 1993 ter uitvoering van de wet
van 6 januari 1989 tot vrijwaring van 's lands
concurrentievermogen met het oog op de
herinvoering van een werkelijke indexering
van lonen en sociale uitkeringen**

(ingediend door de heren Raoul Hedebouw
en Marco Van Hees)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 décembre 2018

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du
24 décembre 1993 portant exécution de
la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de
la compétitivité du pays en vue de rétablir
une indexation réelle des salaires et des
allocations sociales**

(déposée par MM. Raoul Hedebouw
et Marco Van Hees)

SAMENVATTING

Sinds 1993 worden de lonen geïndexeerd volgens de zogenaamde "gezondheidsindex", dit is het indexcijfer der consumptieprijzen waaruit diesel, benzine, alcohol en tabak zijn weggenomen.

Hierdoor weegt de recente stijging van de brandstofprijzen zeer zwaar op het budget van de vele werknemers die geen andere keuze hebben dan de auto te gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Hun vervoerkosten worden immers zelden terugbetaald, hoogstens is er een beperkte tegemoetkoming.

Dit wetsvoorstel beoogt daarom benzine en diesel weer op te nemen in de korf van het indexcijfer dat op de loonindexering van toepassing is.

RÉSUMÉ

Depuis 1993, les salaires sont indexés en fonction de l'indice santé, c'est-à-dire l'indice des prix à la consommation dont ont été retirés le diesel, l'essence, l'alcool et le tabac.

De ce fait, la récente augmentation des prix des carburants pèse très lourdement sur le budget de nombreux travailleurs qui n'ont pas d'autre choix que d'utiliser la voiture pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail. Leurs frais de transport sont en effet rarement remboursés. Tout au plus une indemnité limitée est-elle prévue.

Cette proposition de loi vise dès lors à réintroduire l'essence et le diesel dans le panier composant l'indice qui s'applique à l'indexation des salaires.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De prijzen van diesel en benzine gingen op één jaar tijd fenomenaal de hoogte in. We betalen nu maximaal 1,632 euro per liter voor diesel en 1,465 of 1,544 euro per liter voor respectievelijk Super 95 en Super 98 benzine.¹ Experten zien geen einde aan de stijging en verwachten dat de brandstofprijzen op termijn zelfs naar 2 euro zullen evolueren.² Tussen oktober 2017 en oktober 2018 steeg de dieselprijs met 20,8 % en de benzineprijs met 10,2 %.³

Tanken aan de pomp was nog nooit zo duur, en dat voelen de honderdduizenden Belgen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van brandstof: werknemers die geen toegang hebben tot openbaar vervoer, werknemers die in ploegen werken en thuis moeten vertrekken nog voor de eerste treinen, bussen en trams zich in beweging zetten, sollicitanten die tot 60 km ver moeten rijden voor een (water)kans op een job, weekendwerkers, enz.

De normale index, die officieel “nationaal indexcijfer der consumptieprijzen” (NICP) heet, zou de echte referentie moeten zijn om de evolutie van de levensduurte te bepalen. Economen gebruiken die index om de inflatie of deflatie te voorspellen, en maandelijks vast te stellen. Deze index wordt Europees en internationaal gehanteerd als thermometer voor het economisch beleid.

Deze index is echter al lang niet meer de loonindex. In 1993 besliste de toenmalige regering-Dehaene (CVP (het huidige CD&V), SP (het huidige sp.a), PS, PSC (het huidige cdH)) de loonindex te manipuleren. De regering riep een nieuwe index in het leven, die nogal misleidend de naam “gezondheidsindex” kreeg.

Verschil met de vorige berekening? Er werden plots vier producten uit de normale index (NICP) gehaald: diesel, benzine, alcohol en tabak. Het aanpassen van de lonen aan de levensduurte gebeurde voortaan zonder rekening te houden met onder andere diesel en benzine, nochtans een belangrijke uitgavepost in de meeste gezinnen.

¹ <https://carbu.com/belgie/index.php/officieleprijs>.

² https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20181004_03807271.

³ <https://statbel.fgov.be/nl/themes/consumptieprijsindex/consumptieprijsindex#figures>.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les prix du diesel et de l'essence sont montés en flèche en un an. Nous payons actuellement au maximum 1,632 euros par litre pour le diesel, et 1,465 ou 1,544 euros par litre respectivement pour l'essence Super 95 et l'essence Super 98.¹ Les experts estiment qu'il s'agit d'une augmentation sans fin et prévoient que les prix des carburants atteindront même à terme les 2 euros.² Entre octobre 2017 et octobre 2018, le prix du diesel a augmenté de 20,8 % et celui de l'essence de 10,2 %.³

Faire le plein à la pompe n'a jamais été aussi cher. C'est ce que ressentent les centaines de milliers de Belges qui dépendent du carburant pour leur mobilité: les travailleurs qui n'ont pas accès aux transports publics, les travailleurs travaillant en équipes et devant quitter leur domicile avant le départ des premiers trains, bus et trams, les candidats qui doivent parcourir jusqu'à 60 km pour (peut-être) trouver un emploi, les travailleurs en équipes de week-end, etc.

L'indice des prix normal, officiellement dénommé “indice national des prix à la consommation” (INPC), devrait être la véritable référence pour déterminer le coût de la vie. Utilisé par les économistes pour prédire l'inflation ou la déflation et la fixer mensuellement, cet indice est utilisé aux niveaux européen et international comme thermomètre de la politique économique.

Cet indice a toutefois cessé d'être l'indice salarial depuis longtemps. En 1993, le gouvernement Dehaene de l'époque (CVP [CD&V actuel], SP [sp.a actuel], PS, PSC [CDH actuel]) a en effet décidé de manipuler l'indice salarial, et a créé un nouvel indice, appelé de façon trompeuse “indice santé”.

En quoi diffère-t-il de l'indice précédent? Quatre produits ont alors été brusquement extraits de l'indice normal (INPC): le diesel, l'essence, l'alcool et le tabac. Depuis lors, les salaires ont été adaptés au coût de la vie sans tenir compte, entre autres, du prix du diesel et de l'essence, bien qu'il s'agisse d'un poste de dépenses important pour la plupart des ménages.

¹ <https://carbu.com/belgique/index.php/prixmaximum>.

² https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20181004_03807271.

³ <https://statbel.fgov.be/fr/themes/prix-la-consommation/indice-des-prix-la-consommation#figures>.

Als we de normale consumptieprijzenindex (NICP) vergelijken met de gemanipuleerde index (afgevlakte gezondheidsindex) waaraan de lonen gekoppeld worden, dan merken we een duidelijke kloof.

Si l'on compare l'indice normal des prix à la consommation (INPC) à l'indice manipulé (indice santé lissé) appliqué aux salaires, on constate un écart évident:

	oktober 2017 <i>octobre 2017</i>	oktober 2018 <i>octobre 2018</i>	stijging <i>augmentation</i>
consumptieprijzenindex / <i>indice des prix à la consommation</i>	105,41	108,31	+2,75 %
afgevlakte gezondheidsindex / <i>indice santé lissé</i>	103,55	105,54	+1,92 %
Verschil / <i>différence</i> :			0,83 %

Alcohol en tabak hebben slechts een effect van 0,09 % op het indexcijfer. 0,74 % van de kloof is dus te wijten aan de gestegen prijzen van diesel en benzine. Een gemiddeld voltijdse werknemer verdient in België 3 489 euro bruto per maand (meest recente officiële cijfers van 2016⁴). Op een gemiddeld loon verliezen werknemers door de indexmanipulatie $3\,489 \text{ euro} \times 0,83 \% \times 12 \text{ maanden} = 347,25 \text{ euro}$. Het mediaanloon (50 % percentiel) bedraagt in België 3 053 euro bruto per maand (meest recente officiële cijfers van 2016⁵). Op een mediaanloon verliezen werknemers door de indexmanipulatie $3\,053 \text{ euro} \times 0,83 \% \times 12 \text{ maanden} = 303,85 \text{ euro}$.

Door een gebrek aan openbaar vervoer en door de steeds grotere flexibiliteit die werkgevers eisen en opleggen, hebben vele werknemers geen andere keuze dan de auto te gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Dat is sowieso een serieuze hap uit het budget van de werknemer, want de kosten worden zelden terugbetaald, hoogstens is er een beperkte tegemoetkoming. Weinigen nemen daarom de auto voor het plezier. Voor de meesten is het een pure noodzaak. Het is vaak ook de enige manier om werk en privé te combineren: kinderen brengen en ophalen van school en toch nog op tijd op het werk zijn, over 40 km ongeveer een uur doen in plaats van twee uur met een opeenvolging van bussen.

De regering laat al jaren na te zoeken naar ecologische oplossingen voor het gigantische mobiliteitsprobleem in België en te investeren in openbaar vervoer – integendeel, ze desinvesteert. Ze heft liever gemakkelijk te innen taksen op diesel en benzine, die werknemers recht in de portemonnee raken. Dure brandstofprijzen hebben geen enkel positief milieueffect net wegens het ontbreken van een alternatief voor wagenvervoer. Ondertussen boeken de oliereuzen miljarden winst die

L'alcool et le tabac n'ont qu'un impact de 0,09 % sur l'indice, ce qui signifie que 0,74 % de l'écart est dû à l'augmentation des prix du diesel et de l'essence. En Belgique, un salarié moyen travaillant à temps plein gagne 3 489 euros brut par mois (derniers chiffres officiels de 2016⁴). Sur un salaire moyen, les travailleurs perdent $3\,489 \text{ euros} \times 0,83 \% \times 12 \text{ mois} = 347,25 \text{ euros}$ en raison de la manipulation de l'indice. Le salaire médian (50^e percentile) est de 3 053 euros brut par mois (derniers chiffres officiels de 2016⁵) en Belgique. Sur un salaire médian, les travailleurs perdent $3\,053 \text{ euros} \times 0,83 \% \times 12 \text{ mois} = 303,85 \text{ euros}$ en raison de la manipulation de l'indice.

Eu égard à l'offre insuffisante de transports en commun et à la flexibilité croissante exigée et imposée par les employeurs, de nombreux travailleurs n'ont d'autre choix que d'utiliser la voiture pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ce qui grève fortement leur budget, car les frais sont rarement remboursés. Les travailleurs bénéficient dans le meilleur cas d'une intervention limitée. Peu sont ceux qui prennent la voiture pour le plaisir. La plupart y sont tout simplement contraints. Il s'agit par ailleurs souvent de la seule façon de concilier vie professionnelle et vie privée: conduire et récupérer les enfants à l'école tout en étant à l'heure au travail, parcourir 40 km en une heure environ au lieu des deux heures qu'il leur aurait fallu s'ils avaient dû prendre plusieurs bus.

Cela fait des années que le gouvernement néglige de chercher des solutions écologiques au gigantesque problème de mobilité auquel est confrontée la Belgique et d'investir dans les transports en commun. On assiste au contraire à un désinvestissement. Le gouvernement préfère prélever des taxes sur le diesel et l'essence, qui sont faciles à percevoir et qui frappent les travailleurs directement dans leur portefeuille. Les prix élevés du carburant n'ont pas d'impact positif sur l'environnement,

⁴ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/werk-opleiding/lonen-en-arbeidskosten/gemiddelde-bruto-maandlonen>.

⁵ <https://statbel.fgov.be/nl/themas/werk-opleiding/lonen-en-arbeidskosten/gemiddelde-bruto-maandlonen>.

⁴ <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/salaires-et-cout-de-la-main-doeuvre/salaires-mensuels-bruts-moyens>.

⁵ <https://statbel.fgov.be/fr/themes/emploi-formation/salaires-et-cout-de-la-main-doeuvre/salaires-mensuels-bruts-moyens>.

fiscaal ongemoeid worden gelaten. De financiering van een klimaatplan zou daar moeten beginnen, in plaats van de begroting op te smukken met de door de dure brandstofprijzen steeds hogere inkomsten uit accijnzen.

Dit wetsvoorstel beoogt daarom het herstel van een werkelijke loonindex. Benzine en diesel worden met dit wetsvoorstel niet meer geweerd uit de korf van het indexcijfer van de consumptieprijzen ter berekening van de gezondheidsindex.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2

Dit artikel schrapt “de motorbrandstoffen, met uitzondering van LPG” in de lijst van producten in de index van de consumptieprijzen die uitgesloten worden uit de gezondheidsindex.

précisément en raison de l’absence d’alternative au transport automobile. Pendant ce temps, les géants du pétrole engrangent des milliards de bénéfices qui ne sont pas taxés. C’est par là que devrait commencer le financement d’un plan climat, et non par une tentative d’enjoliver le budget avec les recettes des accises, qui sont de plus en plus importantes en raison des prix élevés du carburant.

La présente proposition de loi vise donc à rétablir un indice salarial réel en faisant en sorte que l’essence et le diesel ne soient plus exclus du panier de l’indice des prix à la consommation pour le calcul de l’indice santé.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 2

Cet article supprime “les carburants, à l’exception du GPL” de la liste des produits de l’indice des prix à la consommation qui sont exclus de l’indice santé.

Raoul HEDEBOUW (PTB-GO!)
Marco VAN HEES (PTB-GO!)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 2, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 24 december 1993 ter uitvoering van de wet van 6 januari 1989 tot vrijwaring van 's lands concurrentievermogen, ingevoegd bij de wet van 23 april 2015 tot verbetering van de werkgelegenheid, wordt de bepaling onder c) opgeheven.

Art. 3

De Koning kan de bij artikel 2 gewijzigde bepalingen opheffen, wijzigen of vervangen.

23 november 2018

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 portant exécution de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays, inséré par la loi du 23 avril 2015 concernant la promotion de l'emploi, le c) est abrogé.

Art. 3

Le Roi peut abroger, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par l'article 2.

23 novembre 2018

Raoul HEDEBOUW (PTB-GO!)
Marco VAN HEES (PTB-GO!)