

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 januari 2019

**WETSONTWERP**

**tot wijziging, wat de mobiliteitsvergoeding  
betreft, van het Wetboek van  
de inkomstenbelastingen 1992 en de wet van  
30 maart 2018 betreffende de invoering  
van een mobiliteitsvergoeding**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEREN **Luk VAN BIESEN** EN **Peter DEDECKER**

**INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Financiën .....	3
II. Bespreking.....	4
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen .....	8

*Zie:*

Doc 54 **3382/ (2018/2019):**

001: Wetsontwerp.  
002: Amendementen.

**Zie ook:**

004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

30 janvier 2019

**PROJET DE LOI**

**modifiant, en ce qui concerne l'allocation  
de mobilité, le Code des impôts sur  
les revenus 1992 et la loi du 30 mars 2018  
concernant l'instauration d'une allocation  
de mobilité**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DU BUDGET  
PAR  
MM. **Luk VAN BIESEN** ET **Peter DEDECKER**

**SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du ministre des Finances .....	3
II. Discussion .....	4
III. Discussion des articles et votes .....	8

*Voir:*

Doc 54 **3382/ (2018/2019):**

001: Projet de loi.  
002: Amendements.

**Voir aussi:**

004: Articles adoptés en première lecture.

10087

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/  
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

N-VA	Peter Dedecker, Rita Gantois, Jan Jambon, Steven Vandepuut
PS	Michel Corthouts, Frédéric Daerden, Ahmed Laaouej
MR	Gautier Calomne, Benoît Piedboeuf, Vincent Scourneau
CD&V	Roel Deseyn, Eric Van Rompuy
Open Vld	Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen
sp.a	Peter Vanvelthoven
Ecolo-Groen	Georges Gilkinet
cdH	Benoît Dispa

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

Peter Buysrogge, Inez De Coninck, Peter De Roover, Bart De Wever, Zuhail Demir
Olivier Henry, Emir Kir, Laurette Onkelinx, Sébastien Pirlot
Olivier Chastel, Philippe Goffin, Katrin Jadin, Damien Thiéry
Hendrik Bogaert, Griet Smaers, Vincent Van Peteghem
Patricia Ceysens, Ine Somers, Carina Van Cauter
Karin Temmerman, Dirk Van der Maelen
Meyrem Almaci, Jean-Marc Nollet
Michel de Lamotte, Catherine Fonck

**C. — Niet-stemgerechtigde leden / Membres sans voix délibérative:**

VB	Barbara Pas
PTB-GO!	Marco Van Hees
DéFI	Olivier Maingain
Vuye&Wouters	Veerle Wouters

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

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

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

*Abréviations dans la numérotation des publications:*

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

*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*

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft voorliggende wetsontwerp besproken op haar vergaderingen van 5 december 2018 en 16 januari 2019.

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

(vergadering van woensdag 5 december 2018)

*De heer Johan Van Overtveldt, minister van Financiën*, licht het wetsontwerp toe.

Het wetsontwerp voert een aantal wijzigingen door aan de wet op de mobiliteitsvergoeding zelf en aan enkele bepalingen in het wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 die betrekking hebben op die mobiliteitsvergoeding.

Eerst en vooral wordt het toepassingsgebied van de wet op de mobiliteitsvergoeding gelijkgetrokken met dat van het mobiliteitsbudget.

Zo wordt een mobiliteitsvergoeding niet alleen mogelijk voor wie reeds lang genoeg een bedrijfswagen heeft maar ook voor wie er geen heeft maar er wel aanspraak kan op maken en dat in de voorbije 36 maanden, gedurende een periode van minstens 12 maanden waarvan drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan de aanvraag van een mobiliteitsvergoeding.

Net zoals bij het mobiliteitsbudget, is die dubbele voorwaarde bij de werknemer niet vereist bij aanwerving (nieuwe indiensttreding) en evenmin bij een promotie of functiewijziging die zich heeft voorgedaan vóór 1 januari 2019.

Naast deze uitbreiding van het toepassingsgebied, voorziet dit ontwerp tevens twee verduidelijkingen:

— de eerste betreft de combinatie van een mobiliteitsvergoeding en een tussenkomst door de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer; deze combinatie is niet mogelijk behalve in de gevallen waarin de werknemer voorheen kon genieten van de combinatie “bedrijfswagen en tussenkomst werkgever”: de redactie van dat artikel was evenwel van dien aard dat dit kon leiden tot een niet bedoelde toepassing en die wordt bij deze rechtgezet;

— de tweede verduidelijking heeft betrekking op het belastbaar gedeelte van de mobiliteitsvergoeding. Zoals blijkt uit de Memorie van toelichting bij de wet van 30 maart 2018, mag dit belastbaar gedeelte worden

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 5 décembre 2018 et 16 janvier 2019.

## I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES FINANCES

(réunion du 5 décembre 2018)

*M. Johan Van Overtveldt, ministre des Finances*, présente le projet de loi.

Le projet de loi apporte une série de modifications à la loi relative à l'indemnité de mobilité elle-même et à quelques dispositions du Code des impôts sur les revenus 1992 qui ont trait à l'indemnité de mobilité.

Tout d'abord et surtout, c'est le champ d'application de la loi relative à l'indemnité de mobilité qui est aligné sur celui du budget mobilité.

Dès lors, l'octroi de l'indemnité de mobilité ne sera plus seulement permis pour celui qui dispose depuis assez longtemps déjà d'une voiture de société, mais aussi pour celui qui n'en a pas mais pourrait en obtenir une, pour les 36 derniers mois, durant une période d'au moins douze mois dont trois mois doivent immédiatement précéder la demande de l'indemnité de mobilité.

Tout comme pour le budget mobilité, cette double condition concernant le travailleur n'est pas requise lors de l'engagement (nouvelle entrée en service) pas plus que lors d'une promotion ou d'un changement de fonction qui s'est produit avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Outre cet élargissement du champ d'application, le projet à l'examen apporte deux clarifications:

— la première concerne la combinaison d'une allocation de mobilité et d'une intervention de l'employeur dans les coûts du trajet domicile-lieu de travail. Cette combinaison n'est pas possible sauf si le travailleur pouvait précédemment bénéficier de la combinaison “voiture de société et intervention de l'employeur”: la rédaction de cet article était cependant susceptible de donner lieu à une application non désirée et elle est donc rectifiée par le projet à l'examen;

— la seconde clarification concerne la partie imposable de l'allocation de mobilité. Ainsi que l'indique l'exposé des motifs de la loi du 30 mars 2018, cette partie imposable peut être diminuée de la contribution

verminderd met de eigen bijdrage die de werknemer betaalde voor het persoonlijk gebruik van zijn bedrijfs-wagen. Dat laatste bleek evenwel niet uit een letterlijke lezing van de tekst van de wet en daarom dat dit ook bij deze wordt aangepast.

Tot slot worden enkele verwijzingen aangepast om die in overeenstemming te brengen met de legistische gevolgen van de hervorming van de vennootschapsbelasting.

## II. — BESPREKING

(vergadering van woensdag 16 januari 2019)

### A. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* wijst op het gevaar van een massale de-fiscalisering van de lonen ten gevolge van de voorgestelde wijzigingen aan de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding en wenst hierover een debat te voeren. De spreker verwijst naar het pas gestemde wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget (DOC 54 3381/001 en 002) wat de omzetting is van een tekst voorbereid door de sociale partners. Dit voorziet in een alternatief op de bedrijfswagen onder de vorm van een mobiliteitsbudget voor de werknemer, onder de voorwaarde dit budget aan te wenden voor verplaatsingen – het resterende bedrag is onderworpen aan de belastingen. Het voorliggende wetsontwerp is een wijziging van de regeling *cash for car* die ertoe strekt om ook aan werknemers die geen bedrijfswagen hebben, toch ook een dergelijke vergoeding te geven. Dit zou echter wel eens tot problemen voor de overheidsfinanciën kunnen leiden als de ontvangen bedragen fiscaal veel gunstiger zouden worden behandeld dan een “normaal” salaris. Dit is dus iets heel anders dan de mobiliteitsvergoeding en kan niet meer worden beschouwd als een initiatief om andere mobiliteitsvormen aan te moedigen. Kan de minister in dit verband een overzicht geven van de actuele toestand van het *cash for car* systeem. Hoeveel werknemers deden hierop een beroep sinds de invoering ervan? Heeft de minister overigens de financiële risico's ingeschat die voorliggend wetsontwerp inhoudt? Bovendien is dit wetsontwerp helemaal geen antwoord op de mobiliteitsuitdagingen die zowel ecologisch als economisch van aard zijn.

*De heer Ahmed Laaouej (PS)* stelt dat de voorgestelde invoering van een mobiliteitsvergoeding inderdaad de inkomens van de Staat en de sociale zekerheid dreigt te hypotheceren. Indien men een deel van het loon wil vrijstellen van belastingen, dat men dat dan duidelijk zegt in plaats van dit te verhullen onder de vorm van een mobiliteitsvergoeding. Voorliggend wetsontwerp is

personnelle que l'employé a payée pour l'usage personnel de sa voiture de société. Ce dernier point ne ressortait toutefois pas d'une lecture littérale du texte de la loi. C'est la raison pour laquelle cette disposition est également modifiée par le projet à l'examen.

Enfin, certaines références sont modifiées afin de les mettre en conformité avec les conséquences légistiques de la réforme de l'impôt des sociétés.

## II. — DISCUSSION

(réunion du mercredi 16 janvier 2019)

### A. Question et observations des membres

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* attire l'attention sur le risque que les modifications qu'il est proposé d'apporter à la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité entraînent une défiscalisation massive des rémunérations. L'orateur renvoie au projet de loi, récemment voté, concernant l'instauration d'un budget mobilité (DOC 54 3381/001 et 002), qui transpose un texte préparé par les partenaires sociaux. Il prévoit une alternative à la voiture de société sous la forme d'un budget de mobilité accordé au travailleur à condition que ledit budget soit utilisé pour les déplacements, son solde étant soumis à l'impôt. Le projet de loi à l'examen modifie le régime “*cash for car*” afin d'également accorder ce budget aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société. Cela risque toutefois de créer un appel d'air et dès lors un problème pour les finances publiques dès lors que les sommes perçues feraient l'objet d'un traitement fiscal beaucoup plus avantageux qu'un salaire “normal”. C'est donc très différent de l'allocation de mobilité et ne peut plus être considéré comme une initiative visant à une autre mobilité. Le ministre peut-il donner, à ce propos, un aperçu de la situation actuelle du régime “*cash for car*” et indiquer combien de travailleurs y ont eu recours depuis son introduction? Le ministre a-t-il en outre évalué les risques financiers que présente le projet de loi à l'examen? Par ailleurs, le projet de loi à l'examen ne répond nullement aux défis de la mobilité, qui sont à la fois écologiques et économiques par nature.

*M. Ahmed Laaouej (PS)* indique que l'instauration d'une allocation de mobilité telle qu'elle est proposée risque en effet d'hypothéquer les recettes de l'État et de la sécurité sociale. Si l'objectif est d'exonérer fiscalement une partie de la rémunération, il faut le dire sans ambages, au lieu de le dissimuler derrière une allocation de mobilité. Il n'y a aucune cohérence entre

incoherent met de wetgeving betreffende het mobiliteitsbudget en getuigt van slordig wetgevend werk, zowel formeel als inhoudelijk.

*De heer Benoît Dispa (cdH) vraagt zich af of men niet beter zou beslissen de mobiliteitsvergoeding gewoon af te schaffen gelet op het zeer povere resultaat van 320 aanvragen voor cash for car? Zelfs de aanvankelijke doelstelling van 15 000 aanvragen, geformuleerd door toenmalig minister van Financiën Van Overtveldt, was trouwens al bescheiden.*

### B. Antwoorden van de minister

*De heer Alexander De Croo, Vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, antwoordt dat het voorliggend wetsontwerp beoogt te verzekeren dat zowel het mobiliteitsbudget als de mobiliteitsvergoeding ("cash for car") hetzelfde toepassingsgebied zouden hebben en beide op mekaar af te stemmen. Het tegenovergestelde doen zou pas incoherent zijn.*

Het gaat ook niet om een de-fiscalisering aangezien de mobiliteitsvergoeding op dezelfde wijze wordt behandeld als een bedrijfswagen, nl. een voordeel van alle aard waarop dezelfde werkgeversbijdrage verschuldigd is als betref het een bedrijfswagen.

In 2018 werd slechts 320 keer beroep gedaan op de mogelijkheid tot mobiliteitsvergoeding (cash for car).

### C. Replieken

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) stelt dat dit cijfer aantoont dat cash for car een fiasco is. De spreker benadrukt nogmaals de potentieel zware gevolgen van het voorliggend wetsontwerp voor de Schatkist en de sociale zekerheid, terwijl het ook geen gunstig effect zal hebben op de mobiliteitsproblematiek.*

De spreker vervolgt dat de Raad van State in zijn advies over voorliggend wetsontwerp stelt dat de regering het advies van de Nationale Arbeidsraad (NAR) had moeten inwinnen, overeenkomstig artikel 15 van de wet van 25 april 1963 betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale voorzorg aangezien het een ingrijpende wijziging betreft aan een materie met de toepassing waarvan de NAR belast is. De Raad van State stelt eveneens dat "dient te worden opgemerkt dat zowel het algemene opzet van de ontworpen regelingen als bepaalde aspecten van de concrete uitwerking ervan vragen oproepen in het licht

la législation relative au budget mobilité et le projet de loi à l'examen, qui est le fruit d'un travail législatif bâclé tant sur le fond que sur la forme.

*M. Benoît Dispa (cdH) se demande s'il ne serait pas plus opportun de décider d'une suppression pure et simple de l'allocation de mobilité, vu les résultats extrêmement maigres du système cash for car (320 demandes)? D'ailleurs, même l'objectif initial, fixé à 15 000 demandes par le ministre des Finances de l'époque, M. Van Overtveldt, était déjà modeste.*

### B. Réponses du ministre

*M. Alexander De Croo, vice-premier ministre, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement, répond que le projet de loi à l'examen vise à garantir que le budget mobilité et l'allocation de mobilité (cash for car) aient le même champ d'application et à harmoniser ces deux systèmes. Il serait incohérent de faire le contraire.*

Il n'est par ailleurs nullement question d'une défiscalisation, car l'allocation de mobilité est traitée de la même manière qu'une voiture de société, c'est-à-dire comme un avantage de toute nature donnant lieu à un versement de cotisations patronales identiques à celles versées pour une voiture de société.

En 2018, seules 320 demandes de bénéfice de l'allocation mobilité (cash for car) ont été introduites.

### C. Répliques

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) indique que ce chiffre prouve l'échec de l'allocation de mobilité. L'intervenant insiste une fois encore sur les conséquences potentiellement lourdes du projet de loi à l'examen pour le Trésor et la sécurité sociale, alors qu'il n'aura pas d'incidence bénéfique sur le problème de mobilité.*

L'intervenant poursuit en précisant que, dans son avis sur le projet de loi à l'examen, le Conseil d'État indique que le gouvernement aurait dû recueillir l'avis du Conseil national du travail (CNT), conformément à l'article 15 de la loi du 25 avril 1963 sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale, dès lors qu'il s'agit d'une modification substantielle apportée à une matière que le CNT est chargé d'appliquer. Le Conseil d'État relève également que "tant l'économie générale des dispositifs en projet, que certains aspects de leur mise en œuvre concrète soulèvent des questions au regard des principes

van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie". Op deze fundamentele opmerking van de Raad van State werd niet geantwoord. Een dergelijk ingrijpend wetsontwerp dat geen onderwerp uitmaakte van overleg tussen de sociale partners en bovendien ernstige bezwaren oproept, kan bezwaarlijk als "lopende zaken" worden beschouwd. Kan de minister het ontbreken van het advies van de NAR verantwoorden, wat antwoordt hij op deze bezwaren van de Raad van State inzake de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, en kent hij de budgettaire impact voor de sociale zekerheid en de staatskas en hoe zal hij de minderontvangsten compenseren?

De vroegere tekst stelde inderdaad het bezit sinds minstens één jaar van een bedrijfswagen als voorwaarde om aanspraak te kunnen maken op een mobiliteitsvergoeding. Die voorwaarde valt nu weg zodat het spectrum van de maatregel veel breder wordt en de financiële impact ook veel groter wordt. Het valt te vrezen dat bepaalde werkgevers een fictief bedrijfswagenbeleid gaan opzetten om de voordelen van het systeem te kunnen genieten en zo tegen lagere kost een hoger loon aan te bieden. Dat de sociale zekerheid deels alternatief wordt gefinancierd klopt, maar de overheid moet die financiering veiligstellen op duurzame wijze dus niet door de sociale rechten te verlagen.

De spreker herhaalt zijn vraag waarom de minister over voorliggend wetsontwerp geen advies heeft gevraagd aan de NAR en wat zijn antwoord is op de opmerkingen van de Raad van State inzake het niet respecteren van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie?

De raadpleging van de NAR is in dit geval even goed verplicht als bij het mobiliteitsbudget. De spreker betreurt dat de minister dermate bondige antwoorden geeft op opmerkingen ten gronde.

*De heer Ahmed Laaouej (PS)* merkt op dat de incoherentie bestaat uit de koppeling tussen het wetsontwerp betreffende het mobiliteitsbudget en het wetsontwerp betreffende de mobiliteitsvergoeding. De minister streeft een daling na van het gebruik van bedrijfswagens of van de toewijzing ervan met positieve gevolgen voor de mobiliteit en het leefmilieu, wat lovenswaardig is. Dat is waar het mobiliteitsbudget om draait, dit werd gevaloriseerd door de sociale partners en het vormt een evenwichtig geheel. Wat echter de aangepaste versie van de mobiliteitsvergoeding betreft, waarvan de eerste versie een mislukking was, daar breidt de minister het toepassingsveld ervan uit onder het voorwendsel van gelijke behandeling van werknemers in hetzelfde bedrijf. Deze maatregel komt het leefmilieu

constitutionnels d'égalité et de non-discrimination". Il n'a pas été donné suite à cette observation fondamentale du Conseil d'État. Il est difficile de considérer qu'un projet de loi à ce point lourd de conséquences qui n'a pas fait l'objet d'une concertation entre les partenaires sociaux et qui soulève en outre de sérieuses objections relève des "affaires courantes". Le ministre peut-il justifier l'absence d'avis du CNT, que répond-il aux observations formulées par le Conseil d'État au sujet des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, connaît-il l'incidence budgétaire pour la sécurité sociale et le Trésor et comment compensera-t-il les pertes de recettes?

Conformément à l'ancien texte, il fallait en effet être en possession d'une voiture de société depuis un an au moins pour pouvoir prétendre à une allocation de mobilité. Cette condition est à présent supprimée, si bien que le champ d'application de la mesure s'étend considérablement et que son incidence financière s'accroît aussi sensiblement. On peut craindre que certains employeurs élaboreront également des politiques de voitures de société fictives afin de pouvoir bénéficier des avantages du système et offrir ainsi un salaire plus élevé pour un coût moindre. Il est exact que la sécurité sociale bénéficie partiellement d'un financement alternatif, mais les autorités doivent garantir durablement ce financement sans réduire les droits sociaux.

L'intervenant réitère sa question de savoir pourquoi le ministre n'a pas demandé l'avis du CNT sur le projet de loi à l'examen et demande quelle est sa réponse aux remarques du Conseil d'État concernant le non-respect des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination?

La consultation du CNT est dans ce cas aussi obligatoire que pour le budget mobilité. L'intervenant regrette que le ministre ait donné des réponses aussi succinctes à des remarques de fond.

*M. Ahmed Laaouej (PS)* note que l'incohérence réside dans le lien entre le projet de loi sur le budget mobilité et le projet de loi sur l'allocation de mobilité. Le ministre vise à réduire l'utilisation des voitures de société ou leur attribution avec des conséquences positives pour la mobilité et l'environnement, ce qui est louable. C'est cela le budget mobilité, il a été valorisé par les partenaires sociaux et il forme un ensemble équilibré. Toutefois, en ce qui concerne la version adaptée de l'allocation de mobilité, dont la première version fut un échec, le ministre en étend le champ d'application sous prétexte d'égalité de traitement des travailleurs dans la même entreprise. Cette mesure ne profite cependant pas à l'environnement pour la simple raison qu'elle est inconditionnelle. Il s'agit essentiellement

echter niet ten goede om de eenvoudige reden dat het onvoorwaardelijk is. Het gaat in essentie om een verhoud loon wat trouwens wel degelijk ook gevolgen heeft op de sociale zekerheid, omdat de mobiliteitsvergoeding als onderdeel van het loon fiscaal wordt vrijgesteld. Daarin bevindt zich de incoherentie: enerzijds verhoogt men via de mobiliteitsvergoeding het loon, maar aldus vermindert men de inkomsten van de sociale zekerheid. Waarom legt de minister dit wetsontwerp niet ter advies voor aan de sociale partners? Overigens maken de sociale zekerheidsbijdragen nog steeds 60 percent uit van de financiering van de sociale zekerheid en een debat over de potentiële gevolgen van de-fiscalisering van de mobiliteitsvergoeding is dus wel degelijk relevant.

Een correcte kwalificatie van de mobiliteitsvergoeding is zeer belangrijk aangezien het loon tot grondslag dient voor de berekening van tal van sociale rechten zoals onder meer ontslagvergoeding, pensioen en invaliditeitsvergoeding. Vandaar ook het belang van een advies van de NAR, die kan beslissen of de mobiliteitsvergoeding al dan niet deel uitmaakt van de loonmassa en zo kan bijdragen tot rechtszekerheid.

*De heer Eric Van Rompuy (CD&V)* merkt op dat de NAR wel degelijk gehoord is tijdens de initiële bespreking van het *cash for car* programma.

*De minister* herinnert eraan dat de mobiliteitsvergoeding enkel geldt voor bedrijven die een bedrijfswagenplan hebben en alleen van toepassing is op personen die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen. Het gaat er dus helemaal niet om fictieve categorieën van rechthebbenden te creëren. Het doel is wel degelijk om minder wagens op de weg te hebben, aangezien er in dit systeem zelfs geen mogelijkheid bestaat om over te schakelen op een kleinere auto. Wat betreft de financiering van de sociale zekerheid, deze gebeurt lang niet uitsluitend door de werkgevers- en werknemersbijdragen, er is een belangrijk aandeel parallelle financiering. Stellen dat deze maatregel de financiering van de sociale zekerheid in gevaar zou brengen, is dan ook schromelijk overdreven.

Overigens is de mobiliteitsvergoeding geen initiatief van de NAR maar van de regering. Voorts is het nu eenmaal zo dat niet alle werknemers over een bedrijfswagen beschikken en dat de mobiliteitsvergoeding precies op dit onderscheid gebaseerd is. De bepaling in het wetsontwerp dat bedrijven reeds minstens drie jaar over een bedrijfswagenplan moeten beschikken, is er net op gericht om te vermijden dat bedrijven fictieve plannen zouden opzetten. Indien men zou vaststellen dat bedrijven dergelijke plannen opzetten zonder over bedrijfswagens te beschikken, dan zou dit uiteraard een misbruik zijn van de mobiliteitsvergoeding.

d'une rémunération déguisée qui, soit dit en passant, a également des conséquences pour la sécurité sociale, car l'allocation de mobilité, qui fait partie intégrante de la rémunération, est exonérée d'impôt. C'est là que réside l'incohérence: on augmente la rémunération par le biais de l'allocation de mobilité, mais on réduit ainsi les recettes de la sécurité sociale. Pourquoi le ministre ne soumet-il pas ce projet de loi à l'avis des partenaires sociaux? Par ailleurs, les cotisations de sécurité sociale représentent toujours 60 % du financement de la sécurité sociale, et un débat sur les conséquences potentielles de la défiscalisation de l'allocation de mobilité est donc certainement pertinent.

Une qualification correcte de l'allocation de mobilité est très importante, dès lors que la rémunération sert de base au calcul de nombreux droits sociaux tels que l'indemnité de congé, la pension et l'indemnité d'invalidité. D'où l'importance d'un avis du CNT, qui peut décider si l'allocation de mobilité fait ou non partie de la masse salariale, et ainsi contribuer à la sécurité juridique.

*M. Eric Van Rompuy (CD&V)* fait observer que le CNT a effectivement été entendu au cours de la discussion initiale sur le programme "*cash for car*".

*Le ministre* rappelle que l'allocation de mobilité ne s'applique qu'aux entreprises qui disposent d'un plan de voitures de société et uniquement aux personnes éligibles à une voiture de société. Il ne s'agit donc pas du tout de créer des catégories fictives de bénéficiaires. L'objectif est d'avoir moins de voitures sur la route, car dans ce système, il n'y a même pas la possibilité de passer à une voiture plus petite. S'agissant du financement de la sécurité sociale, celui-ci ne se fait pas exclusivement par les cotisations des employeurs et des salariés, il existe une part importante de financement parallèle. Affirmer que cette mesure mettrait en péril le financement de la sécurité sociale est donc vraiment excessif.

L'allocation de mobilité n'est d'ailleurs pas une initiative du CNT mais du gouvernement. Il est par ailleurs un fait que tous les salariés ne disposent pas d'une voiture de société et que l'allocation de mobilité repose précisément sur cette distinction. La disposition du projet de loi selon laquelle les sociétés doivent avoir un plan de voitures de société depuis au moins trois ans vise précisément à empêcher les sociétés de mettre en place des plans fictifs. S'il devait être établi que les entreprises mettent en place de tels plans sans disposer de voitures de société, il s'agirait évidemment d'une utilisation abusive de l'allocation de mobilité.

De minister wijst er tenslotte op dat zowel over het mobiliteitsbudget als de mobiliteitsvergoeding een advies aan de NAR werd gevraagd.

### III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

(vergadering van woensdag 16 januari 2019)

#### HOOFDSTUK 1

##### Inleidende bepaling

###### Art. 1

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4 en 1 onthouding.

#### HOOFDSTUK 2

##### Wijzigingen van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

###### Art. 1/1 en 2

De artikelen 1/1 en 2 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

###### Art. 3

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 6 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt art. 3, 4° te wijzigen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4 en 1 onthouding.

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 1 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt in artikel 3 een bepaling onder 5° toe te voegen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 4 en 1 onthouding. De auteur verwijst naar de verantwoording.

Het aldus geamendeerde artikel 3 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Enfin, le ministre souligne que le budget de mobilité et l'allocation de mobilité ont fait l'objet d'une demande d'avis au CNT.

### III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

(réunion du 16 janvier 2019)

#### CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

##### Disposition introductive

###### Art. 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

#### CHAPITRE 2

##### Modification de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

###### Art. 1/1 et 2

Les articles 1/1 et 2 sont successivement adoptés par 10 voix contre 5.

###### Art. 3

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 6 (DOC 54 3382/002) tendant à modifier l'article 3, 4°. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 6 est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention.

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 1 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un 5° dans l'article 3. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 1 est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention. L'auteur renvoie à la justification.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 5.



## Art. 4 en 4/1

De artikelen 4 en 4/1 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 5

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 2 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt in artikel 3 een bepaling onder 3°/1 toe te voegen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 2 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Het aldus geamendeerde artikel 5 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 6

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 8 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt in artikel 6 een aantal wijzigingen aan te brengen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 8 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

Het aldus geamendeerde artikel 6 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen van de Wetboek  
van de inkomstenbelastingen 1992**

## Art. 7

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 3 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt artikel 7 te vervangen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 8

Artikel 8 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 4 et 4/1

Les articles 4 et 4/1 sont successivement adoptés par 10 voix contre 5.

## Art. 5

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 2 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un 3°/1 dans l'article 3. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 2 est adopté par 10 voix contre 5.

L'article 5, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 5.

## Art. 6

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 8 (DOC 54 3382/002) tendant à apporter plusieurs modifications à l'article 6. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 8 est adopté par 10 voix contre 5.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté par 10 voix contre 5.

## CHAPITRE 3

**Modification du Code  
des impôts sur les revenus 1992**

## Art. 7

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 3 (DOC 54 3382/002) tendant à remplacer l'article 7. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 3 est adopté par 10 voix contre 5.

## Art. 8

L'article 8 est adopté par 10 voix contre 5.

## HOOFDSTUK 4 (NIEUW)

**Wijziging van de wet van 29 juni 1981  
houdende de algemene beginselen  
van de sociale zekerheid voor werknemers**

*De heer Georges Gilkinet c.s. dient amendement nr. 9 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt een nieuw hoofdstuk 4 in te voegen.*

Amendement nr. 9 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4 en 1 onthouding.

## Art. 8/1 (nieuw)

*De heer Georges Gilkinet c.s. dient amendement nr. 10 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt een nieuw artikel 8/1 in te voegen. De auteur verwijst naar de toelichting.*

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4 en 1 onthouding.

## HOOFDSTUK 4/1 (NIEUW)

**Wijziging van de wet van 29 juni 1981  
houdende de algemene beginselen  
van de sociale zekerheid voor werknemers**

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 4 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt een nieuw hoofdstuk 4/1 in te voegen.*

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 8/2 (nieuw)

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 5 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt een nieuw artikel 8/2 in te voegen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

## Art. 9

*De heer Luk Van Biesen c.s. dient amendement nr. 7 (DOC 54 3382/002) in dat er toe strekt art. 9 te vervangen. De auteur verwijst naar de verantwoording.*

## CHAPITRE 4 (NOUVEAU)

**Modification de la loi du 29 juin 1981  
établissant les principes généraux  
de la sécurité sociale des travailleurs salariés**

*M. Georges Gilkinet et consorts présentent l'amendement n° 9 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un nouveau chapitre 4.*

L'amendement n° 9 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

## Art. 8/1 (nouveau)

*M. Georges Gilkinet et consorts présentent l'amendement n° 10 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un nouvel article 8/1. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 10 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

## CHAPITRE 4/1 (NOUVEAU)

**Modification de la loi du 29 juin 1981  
établissant les principes généraux  
de la sécurité sociale des travailleurs salariés**

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un nouveau chapitre 4/1.*

L'amendement n° 4 est adopté par 10 voix contre 5.

## Art. 8/2 (nouveau)

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 5 (DOC 54 3382/002) tendant à insérer un nouvel article 8/2. L'auteur renvoie à la justification.*

L'amendement n° 5 est adopté par 10 voix contre 5.

## Art. 9

*M. Luk Van Biesen et consorts présentent l'amendement n° 7 (DOC 54 3382/002) tendant à remplacer l'article 9. L'auteur renvoie à la justification.*

Amendement nr. 7 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 5.

\*  
\* \*

Op verzoek van de heer *Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* beslist de commissie, met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement, tot een tweede lezing van de aangenomen artikelen van het wetsontwerp over te gaan met een legistische nota van de diensten.

*De rapporteurs,*

Luk VAN BIESEN  
Peter DEDECKER

*De voorzitter,*

Eric VAN ROMPUY

L'amendement n° 7 est adopté par 10 voix contre 5.

\*  
\* \*

À la demande de *M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* la commission décide, en application de l'article 83.1 du Règlement, de procéder à une deuxième lecture des articles adoptés du projet de loi à l'examen avec une note légistique des services.

*Les rapporteurs,*

Luk VAN BIESEN  
Peter DEDECKER

*Le président,*

Eric VAN ROMPUY