

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2018

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**

INHOUD

	Blz.
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	11
Impactanalyse	15
Advies van de Raad van State	25
Wetsontwerp	39
Coördinatie van de artikelen	45
Advies van de Gemeenschappelijke Raadzitting van de Nationale Arbeidsraad en van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven	61

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 décembre 2018

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**

SOMMAIRE

	Pages
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	11
Analyse d'impact	20
Avis du Conseil d'État	25
Projet de loi	39
Coordination des articles	53
Avis de la Séance commune du Conseil national du Travail et du Conseil central de l'économie	66

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

9624

De regering heeft dit wetsontwerp op 3 december 2018 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 3 décembre 2018.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 3 december 2018 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 3 décembre 2018.

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

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp stelt de mobiliteitsvergoeding, naar analogie met het mobiliteitsbudget, ook open voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. Er wordt aldus vermeden dat deze werknemer genoodzaakt zou worden om eerst twaalf maanden met een bedrijfswagen rond te rijden alvorens aanspraak te kunnen maken op een mobiliteitsvergoeding.

Verder worden er een aantal verduidelijkingen aangebracht aan de wet op de mobiliteitsvergoeding teneinde elke rechtsonzekerheid in de praktijk weg te nemen. Zo wordt onder meer verduidelijkt in de wet dat er niet alleen bij de berekening van de mobiliteitsvergoeding zelf maar ook bij de vaststelling van het belastbaar gedeelte daarvan, rekening dient gehouden te worden met de persoonlijke bijdrage van de werknemer.

Tenslotte worden ook enkele wijzigingen aangebracht om rekening te houden met de legistische gevolgen van de hervorming van de vennootschapsbelasting.

RÉSUMÉ

Ce projet de loi étend, par analogie avec le budget mobilité, l'allocation de mobilité également aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société mais qui y sont bien éligibles selon la politique de l'employeur en matière de voiture de société. On évite donc que ce travailleur soit forcé d'utiliser une voiture de société pendant les douze premiers mois avant de pouvoir prétendre à une allocation de mobilité.

En outre, un certain nombre de clarifications sont apportées à la loi sur l'allocation de mobilité, afin d'éliminer dans la pratique toute insécurité juridique. Il est ainsi clarifié dans la loi, entre autres, que la contribution personnelle payée par l'employé doit bien être prise en compte non seulement dans le calcul du montant de l'allocation de mobilité mais également dans l'établissement de la partie imposable.

Enfin, quelques modifications ont été apportées pour tenir compte des conséquences légistiques de la réforme de l'impôt des sociétés.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

De volgende artikelen hebben tot doel verbeteringen aan te brengen aan de door de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (*Belgisch Staatsblad* van 7 mei 2018) ingevoegde bepalingen.

In de eerste plaats heeft de regering beslist om, naar analogie met het mobiliteitsbudget, de mobiliteitsvergoeding ook open te stellen voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

Verder worden een aantal verduidelijkingen aangebracht aan de wet op de mobiliteitsvergoeding, teneinde elke rechtsonzekerheid in de praktijk weg te nemen.

Zo doet eerst en vooral een letterlijke lezing van de wet zoals hij door de regering werd ingediend en vervolgens door de Kamer werd aangenomen, uitschijnen dat er wel rekening wordt gehouden met de persoonlijke bijdrage van de werknemer bij de berekening van het bedrag van de mobiliteitsvergoeding (artikel 11, § 1, derde lid van de wet van 30 maart 2018) maar niet voor de berekening van het uit deze mobiliteitsvergoeding voortvloeiende belastbare voordeel.

Dit was echter niet de bedoeling. De memorie van toelichting bij de tekst die werd ingediend in de Kamer en daar vervolgens werd aangenomen, laat daarover geen twijfel bestaan:

“De eigen bijdrage die de werknemer desgevallend betaalde, wanneer de bedrijfswagen niet kosteloos ter beschikking werd gesteld, wordt net zoals bij het voordeel van alle aard van de bedrijfswagen, in mindering gebracht van het belastbaar voordeel van de mobiliteitsvergoeding.” (Kamer, *Parl. St.*, DOC 54-2838/001, p.38).

De aangebrachte wijzigingen zijn dan ook bedoeld om de betrokken bepalingen in overeenstemming te brengen met de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever.

Ook artikel 9, § 3, van de wet van 30 maart 2018 wordt verduidelijkt omdat de huidige formulering van het artikel kan leiden tot een door de wetgever niet bedoelde toepassing.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Les articles suivants ont pour but d'apporter des corrections aux dispositions insérées par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (*Moniteur belge*, 7 mai 2018).

En premier lieu, par analogie avec le budget mobilité, le gouvernement a décidé d'étendre l'allocation de mobilité également aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société, mais qui y sont bien éligibles selon la politique de l'employeur en matière de voiture de société.

En outre, un certain nombre de clarifications sont apportées à la loi sur l'allocation de mobilité, afin d'éliminer toute incertitude juridique dans la pratique.

Ainsi en premier lieu, une lecture littérale du texte de loi tel que présenté par le gouvernement et adopté par la Chambre laisse apparaître que si la contribution personnelle payée par le détenteur d'une voiture de société est bien prise en compte dans le calcul du montant de l'allocation de mobilité (article 11, § 1^{er}, alinéa 3 de la loi du 30 mars 2018), tel n'est cependant pas le cas dans le calcul de l'avantage imposable engendré par cette allocation de mobilité.

Or tel n'était pas l'objectif. L'exposé des motifs accompagnant le texte déposé à la Chambre et ensuite adopté ne laisse planer aucun doute à ce sujet:

“La contribution personnelle que le travailleur paie le cas échéant, lorsque la voiture de société n'est pas mise à disposition gratuitement, est déduite de l'avantage de toute nature imposable de l'allocation de mobilité, tout comme avec l'avantage de toute nature des voitures de société.” (Chambre, *Doc. parl.*, DOC 54-2838/001, p.38).

Les modifications apportées ont donc pour but de rendre conformes les dispositions concernées à la volonté du législateur.

L'article 9, § 3, de la loi du 30 mars 2018 est aussi clarifié, car la rédaction actuelle de l'article peut en effet aboutir à une application non désirée par le législateur

Om dezelfde redenen wordt een verduidelijking aan artikel 38, § 1, 4^e lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (WIB 92) aangebracht.

Tenslotte werden enkele verwijzingen gewijzigd om rekening te houden met de legistische gevolgen van de hervorming van de vennootschapsbelasting.

Het advies 64.113/1/V, van de Raad van State, van 27 september 2018 werd gedeeltelijk gevolgd.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepaling

Artikel 1

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet, bepaalt dit artikel dat de wet een door artikel 74 van de Grondwet beoogde aangelegenheid regelt.

HOOFDSTUK 2

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

Art. 1/1

Aan de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding wordt een nieuw begrip toegevoegd. Het betreft het “bedrijfswagenbeleid”. Hiermee wordt in feite het loonbeleid bedoeld van de werkgever dat betrekking heeft op de bedrijfswagen. Het bepaalt onder meer wie en/of vanaf wanneer een werknemer recht heeft op een bedrijfswagen en met welke gebruiksmodaliteiten er in het voorkomende geval rekening dient gehouden te worden. Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de *car policy* en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten.

Art. 2

Dit artikel voorziet in de uitbreiding van de mobiliteitsvergoeding naar werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen maar die er, om welke reden dan ook, van hebben afgezien. Naar analogie met

Pour les mêmes raisons, une précision est apportée à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 4, du Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92).

Enfin, quelques renvois sont modifiés pour tenir compte des conséquences légistiques de la réforme de l'impôt des sociétés.

L'avis 64.113/1/V, du Conseil d'État, du 27 septembre 2018, a été partiellement suivi.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE 1^{ER}

Disposition introductive

Article 1^{er}

Conformément à l'article 83 de la Constitution, cet article précise que cette loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2

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

Art. 1/1

Une nouvelle notion est ajoutée dans la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Il s'agit de la “politique relative aux voitures de société”. On entend en fait par-là la politique salariale de l'employeur concernant la voiture de société. Elle détermine entre autres qui et/ou à partir de quand un travailleur a droit à une voiture de société et de quelles modalités d'utilisation il faut tenir compte le cas échéant. La politique relative aux voitures de société en vigueur d'une entreprise peut résulter entre autres des descriptions de fonction, tout comme des conditions de rémunération jointes aux offres d'emploi, la politique en matière de ressources humaines applicable en général dans l'entreprise, la *car policy* et, le cas échéant, les contrats de travail individuel.

Art. 2

Le présent article prévoit l'extension de l'allocation de mobilité aux travailleurs éligibles pour une voiture de société, mais qui y ont renoncé. Par analogie avec le budget mobilité, le gouvernement a choisi de ne

het mobiliteitsbudget heeft de regering er m.a.w. voor geopteerd om de mobiliteitsvergoeding niet langer te beperken tot werknemers die reeds lang genoeg over een bedrijfswagen beschikken.

Wanneer het bedrijfswagenbeleid niet voorziet in een bedrijfswagen op basis van “functiecategorie” maar op basis van andere criteria, gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsvergoeding.

We moeten ons afvragen wat de werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen zal inruilen, opdat hij een mobiliteitsvergoeding krijgt.

Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij *leaseformules*) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.

In al deze gevallen zal de mobiliteitsvergoeding berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een *leasebudget* per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.

Een deel van het loon kan niet worden geherkwalificeerd: artikel 14, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget zoals gewijzigd door artikel 6 van dit ontwerp, blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsvergoeding mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon. Wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen.

Art. 3

Dit artikel past de terminologie aan van artikel 5 van de wet op de mobiliteitsvergoeding, aangezien ook werknemers die wel in aanmerking komen voor een bedrijfswagen maar er niet over beschikken, een aanvraag kunnen doen voor een mobiliteitsvergoeding.

Teneinde het parallelisme te behouden met hetgeen voorzien is voor het mobiliteitsbudget, wordt niet langer rekening gehouden met de tijd die bij de vorige werkgever is verstreken om te controleren of de werknemer

plus limiter l'allocation de mobilité aux travailleurs qui bénéficient déjà depuis suffisamment longtemps d'une voiture de société.

Lorsqu'une politique relative aux voitures de société ne prévoit pas une voiture de société sur base de “catégorie de fonction”, mais sur base d'autres critères, il s'agit de voitures de société attribuées à titre individuel, et une fonction déterminée ne donne pas droit en soi à une voiture de société, et donc le cas échéant ne donne pas droit non plus à une allocation de mobilité.

Il faut se poser la question de ce qui sera échangé par le travailleur éligible à une voiture de société pour qu'il reçoive l'allocation de mobilité.

Il y a différentes possibilités à ce sujet: soit le travailleur ayant droit à une voiture de société reçoit pour cela un budget mensuel précis (habituel en cas de formules de leasing) ou un budget annuel (en cas d'achat), soit le travailleur peut choisir parmi différents modèles déterminés de voitures de société, dont la liste est confectionnée par l'employeur.

Dans tous ces cas, l'allocation de mobilité sera calculée sur la voiture de société que le travailleur aurait choisie: s'il reçoit un budget de leasing mensuel, il devra pour cela choisir, en d'autres termes, une voiture de société fictive, qu'il ne prendra ensuite donc pas. Il s'agira de la même chose s'il lui est attribué un montant d'achat et/ou une voiture bien déterminée.

Une partie de la rémunération ne peut pas être requalifiée: l'article 14 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, tel que modifié par l'article 6 du présent projet, demeure applicable en principe. L'octroi d'une allocation de mobilité ne peut pas être comparé à un échange de salaire. Ce qui est bien prévu est qu'il est fait abstraction de la compensation qui a été reçue pour le fait de ne pas avoir pris une voiture de société.

Art. 3

Le présent article adapte la terminologie de l'article 5 de la loi sur l'allocation de mobilité, étant donné que les travailleurs éligibles pour une voiture de société, mais qui n'en disposent pas, peuvent aussi introduire une demande pour une allocation de mobilité.

Afin de maintenir un parallélisme avec ce qui est prévu pour le budget mobilité, on ne prendra plus en compte le temps écoulé auprès du précédent employeur pour vérifier si le travailleur remplit bien la condition de

voldoet aan de voorwaarde om over een bedrijfswagen te beschikken, of om er al voldoende lang recht op te hebben. Artikel 5, § 3 van de wet op de mobiliteitsvergoeding, die voorziet in deze “overdraagbaarheid”, wordt dus vervangen door een bepaling die de mobiliteitsvergoeding uitbreidt tot werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen. Het advies 64.113/1/V, van de Raad van State, van 27 september 2018 werd dienaangaande gevolgd.

De bedoeling van artikel 5, § 3, vierde lid, zoals ingevoegd bij dit ontwerp, is te vermijden dat zodra de wet van kracht wordt, alle werknemers die reeds in dienst zijn, ineens een zgn. bevordering of functiewijziging bekomen, om vervolgens in aanmerking te komen. Wel werd geoordeeld dat effectieve bevorderingen of functiewijzigingen, die reeds zijn ingegaan voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, niet dienen uitgesloten te worden: de waarschijnlijkheid dat het gaat om een papieren promotie, werd in die gevallen m.a.w. verwaarloosbaar geacht.

Art. 4

Dit artikel brengt een verduidelijking aan in artikel 9, § 3, van de wet van 30 maart 2018. Sommigen gingen er nl. van uit dat het volgens de huidige formulering deze bepaling voldoende was dat de werknemer voorheen een bedrijfswagen kreeg én een vergoeding overeenkomstig artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, a en b, of 14°, WIB 92 vrijgestelde vergoeding van de werkgever om blijvend van deze vrijstelling te kunnen genieten, ook wanneer de werknemer [voortaan] enkel nog een mobiliteitsvergoeding ontvangt en niet langer een vergoeding van de werkgever voor zijn woon-werkverkeer.

Dit was evenwel niet de bedoeling van de opstellers van het ontwerp. Bedoeld was immers dat werknemers die voorheen de combinatie genoten, nl. bedrijfswagen en een tussenkomst voor woon-werkverkeer, ook in de toekomst die combinatie, nl. mobiliteitsvergoeding en tussenkomst woon-werkverkeer, moeten kunnen blijven genieten. Wie evenwel voorheen een combinatie genoot van een bedrijfswagen en een vergoeding woon-werkverkeer en voortaan enkel nog een mobiliteitsvergoeding, kan niet een deel van zijn mobiliteitsvergoeding beschouwen als een vrijgestelde vergoeding voor woon-werkverkeer.

Er wordt dan ook voorgesteld om deze bepaling te wijzigen, zodat de draagwijdte ervan klaar en duidelijk is.

disposer d’une voiture de société, ou d’y avoir droit, depuis suffisamment longtemps. L’article 5, § 3, de la loi sur l’allocation mobilité, qui prévoyait cette “portabilité”, est donc remplacé par une disposition étendant l’allocation mobilité aux travailleurs éligibles à une voiture de société. À ce sujet, l’avis 64.113/1/V, du Conseil d’État, du 27 septembre 2018, a été suivi.

L’objectif de l’article 5, § 3, alinéa 4, inséré par le présent projet, est d’éviter que, dès que la loi entre en vigueur, tous les travailleurs déjà en service obtiennent soudainement une soi-disant promotion ou changement de fonction, pour ensuite devenir éligible. On a toutefois estimé que des promotions et des changements de fonction effectifs, qui ont déjà eu lieu avant l’entrée en vigueur du présent projet, ne devaient pas être exclus: la vraisemblance qu’il s’agisse de promotion sur papier, a été, dans ces cas, considérée négligeable.

Art. 4

Le présent article clarifie l’article 9, § 3, de la loi du 30 mars 2018. Certains ont en effet estimé que, dans sa rédaction actuelle, cette disposition suffisait à ce que le travailleur reçoive auparavant une voiture de société et une indemnité de l’employeur exonérée conformément à l’article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, a et b, ou 14°, CIR 92 pour pouvoir continuer à bénéficier de cette exonération, même si le travailleur ne reçoit désormais plus qu’une indemnité de mobilité, et ne reçoit plus d’indemnité de son employeur pour le trajet domicile – lieu de travail.

Telle n’était cependant pas la volonté des auteurs du projet. L’objectif était en revanche que les travailleurs qui bénéficiaient auparavant de la combinaison, à savoir la voiture de société et l’intervention dans le trajet domicile – lieu de travail, puisse encore bénéficier de cette combinaison à l’avenir – à savoir allocation de mobilité et intervention dans le trajet domicile – lieu de travail. Toutefois, celui qui bénéficiait auparavant d’une voiture de société et d’une indemnité pour le trajet domicile – lieu de travail et bénéficie désormais uniquement d’une allocation de mobilité ne peut pas considérer une partie de son allocation de mobilité comme une indemnité exonérée pour le trajet domicile – lieu de travail.

C’est pourquoi il est proposé de modifier cette disposition, pour clarifier son champ d’application.

Art. 4/1

Dit artikel wijzigt artikel 10, § 3 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, teneinde een bijkomend geval van beëindiging van de mobiliteitsvergoeding te voorzien. Voortaan neemt de mobiliteitsvergoeding ook een einde zodra de werknemer een mobiliteitsbudget ontvangt.

Art. 5

De bewoordingen van artikel 11 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding worden eerst en vooral aangepast om rekening te houden met de uitbreiding van de mobiliteitsvergoeding naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel voor in aanmerking komen.

Verder wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om rekening te houden met de vernummering van de leden van artikel 36, § 2, WIB 92, ingevolge artikel 7 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting.

Tenslotte kan op grond van dit artikel het bedrag van de mobiliteitsvergoeding worden aangepast ten gevolge van een functiewijziging of een bevordering van de werknemer wanneer deze aanleiding geeft tot een bedrijfswagen van een hogere categorie en dus ook tot een hogere mobiliteitsvergoeding voor de werknemer.

Art. 6

Artikel 14 van de voormelde wet van 30 maart 2018 wordt vervangen om de tekst en de draagwijdte ervan in overeenstemming te brengen met de wet tot instelling van een mobiliteitsbudget. Met name wordt een uitzondering voorzien om een werknemer die een mobiliteitsbudget geniet, de mogelijkheid te geven om daarvan af te zien en te opteren voor een mobiliteitsvergoeding en vice-versa.

HOOFDSTUK 3

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

Art. 7

Dit artikel wijzigt artikel 33ter, WIB 92, dat werd ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Art. 4/1

Cet article modifie l'article 10, § 3, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, afin d'ajouter un cas supplémentaire de cessation de l'allocation de mobilité. Désormais, l'allocation de mobilité prendra également fin lorsque le travailleur obtiendra un budget mobilité.

Art. 5

Le libellé de l'article 11 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité est avant toute chose adapté pour tenir compte de l'extension de l'allocation de mobilité aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société, mais y sont éligibles.

Ensuite, l'occasion est saisie pour tenir compte de la renumérotation des alinéas de l'article 36, § 2, CIR 92, induite par l'article 7 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés.

Enfin, cet article permet un ajustement du montant de l'allocation de mobilité à la suite d'un changement de fonction ou d'une promotion du travailleur, lorsque ce changement implique une voiture de société – et donc une allocation de mobilité – plus importante pour le travailleur.

Art. 6

L'article 14 de la loi du 30 mars 2018 précitée est remplacé, afin que son libellé et sa portée soient analogues à ceux de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité. Une exception est introduite, afin de permettre au travailleur bénéficiant d'un budget mobilité, d'y renoncer pour une allocation de mobilité, et inversement.

CHAPITRE 3

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

Art. 7

Cet article modifie l'article 33ter, CIR 92, inséré par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.

Zoals uiteengezet in de toelichting bij de wet van 30 maart 2018, wordt de persoonlijke bijdrage die de werknemer voor zijn bedrijfswagen betaalde en die in mindering werd gebracht van het voordeel van alle aard voor die bedrijfswagen, ook afgetrokken van het belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding wanneer de werknemer zijn bedrijfswagen heeft vervangen door een mobiliteitsvergoeding.

Bovendien werden bij artikel 7 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting (*Belgisch Staatsblad* van 29 december 2017), nieuwe leden ingevoegd in artikel 36, § 2 WIB 92, waardoor de nummering van de leden van paragraaf 2 gedeeltelijk werd gewijzigd. Het huidige artikel 7, 2° houdt rekening met deze vernummering.

Art. 8

Dit artikel brengt een verduidelijking aan in artikel 38, § 1, vierde lid, WIB 92. Er wordt nl. verduidelijkt dat het verbod om de vrijstelling van de vergoedingen beoogd in 9°, a en b, en 14°, van het eerste lid van dezelfde paragraaf, te cumuleren met de mobiliteitsvergoeding, vanzelfsprekend enkel van toepassing is voor de werknemer wanneer de mobiliteitsvergoeding en de betrokken vergoeding door dezelfde werkgever zijn betaald. Het is immers niet de bedoeling de werknemer te straffen die twee deeltijdse jobs combineert en bij de ene werkgever een mobiliteitsvergoeding ontvangt en bij de andere een terugbetaling van bv. een treinabonnement.

HOOFDSTUK 5

Inwerkingtreding

Art. 9

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de voorgaande artikelen.

Voor wat betreft de artikelen 1/1, 2, 3, 4/1, 5, 1°, 2° en 4°, en 6, die de uitbreiding regelen van de mobiliteitsvergoeding naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak op kunnen maken, wordt voorgesteld om de inwerkingtreding te laten gelijklopen met de voorziene inwerkingtreding van het wetsontwerp inzake het mobiliteitsbudget, met name 1 januari 2019.

Voor de artikelen 4, 7, 1° en 8, die verduidelijken wat van bij het begin reeds de bedoeling was van de wetgever, wordt voorgesteld om de wijzigingen in werking te laten treden met terugwerkende kracht tot 1 januari 2018.

Comme cela était expliqué dans l'exposé des motifs de la loi du 30 mars 2018, la contribution personnelle payée par le travailleur pour sa voiture de société est portée en diminution de l'avantage de toute nature calculé sur cette voiture de société est bien aussi portée en diminution de l'avantage imposable de l'allocation de mobilité lorsque le travailleur a remplacé sa voiture de société par une allocation de mobilité.

Par ailleurs, l'article 7 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés (*Moniteur belge*, 29 décembre 2017) a inséré des nouveaux alinéas à l'article 36, § 2, CIR 92, modifiant partiellement la numérotation des alinéas de ce paragraphe 2. Le présent article 7, 2° tient compte de cette renumérotation.

Art. 8

Cet article apporte une précision à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 4, CIR 92. On précise désormais que l'interdiction du cumul de l'exonération pour les indemnités visées aux 9°, a et b, et 14°, de l'alinéa 1^{er} du même paragraphe, avec l'allocation de mobilité, n'est évidemment applicable au travailleur que lorsque l'allocation de mobilité et l'indemnité en cause sont payées par le même employeur. Le but n'est en effet pas de pénaliser le travailleur qui combine deux emplois à temps partiel, et qui reçoit auprès d'un employeur une allocation de mobilité, et auprès de l'autre un remboursement d'un abonnement de train, par exemple.

CHAPITRE 5

Entrée en vigueur

Art. 9

Le présent article règle les entrées en vigueur des articles précédents.

En ce qui concerne les articles 1/1, 2, 3, 4/1, 5, 1°, 2° et 4°, et 6, visant l'extension de l'allocation de mobilité aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société mais qui y ont droit, il est proposé une entrée en vigueur identique à celle prévue pour le projet de loi concernant le budget mobilité, à savoir le 1^{er} janvier 2019.

Pour les articles 4, 7, 1° et 8, s'agissant de clarifications sur ce qui était dès le départ l'intention du législateur, les modifications entrent en vigueur de manière rétroactive au 1^{er} janvier 2018.

Wat betreft de gevolgen van de vernummering van de leden van artikel 36, § 2, WIB 92 ingevolge artikel 7 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, is de voorgestelde inwerkingtreding van artikel 5, 3° en artikel 7, 2° dezelfde als die van het voormelde artikel 7 van de wet van 25 december 2017.

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De minister van kmo's,

Denis DUCARME

En ce qui concerne les conséquences de la renumérotation des alinéas de l'article 36, § 2, CIR 92, induite par l'article 7 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, l'entrée en vigueur proposée des articles 5, 3° et 7, 2°, est la même que celle dudit article 7 de la loi du 25 décembre 2017 précitée.

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le ministre des PME,

Denis DUCARME

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet tot wijziging van de wet tot invoering van de mobiliteitsvergoeding ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018****HOOFDSTUK 1****Inleidende bepaling****Artikel 1**

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

HOOFDSTUK 2**Wijzigingen van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding****Art. 2**

Artikel 4 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt aangevuld met de paragrafen 4 en 5, luidende:

“§ 4. De werkgever kan enkel een mobiliteits-vergoeding toekennen aan werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen.

§ 5. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: werknemers die bij aanwerving, na een bevordering, of bij functieverandering, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet.”

Art. 3

In artikel 5 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden “om zijn bedrijfswagen in te ruilen” opgeheven;

2° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. De werkgever deelt de wijze waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend en het bedrag ervan op voorhand mee aan de werknemer.”;

3° in paragraaf 2, wordt de inleidende zin vervangen als volgt:

“§ 2. Een werknemer die beschikt over een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:”;

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi modifiant la loi instaurant l'allocation de mobilité introduite par la loi du 30 mars 2018****CHAPITRE 1^{ER}****Disposition introductive****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 2**Modifications de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité****Art. 2**

L'article 4 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est complété par les paragraphes 4 et 5, rédigés comme suit:

“§ 4. L'employeur ne peut octroyer une allocation mobilité qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.

§ 5. Sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui, à la suite d'un engagement, d'une promotion, d'un changement de fonction, intègrent une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur.”

Art. 3

Dans l'article 5 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots “restituer sa voiture de société contre” sont abrogés;

2° un paragraphe 1^{er}/1 est inséré, rédigé comme suit:

“§ 1^{er}/1. L'employeur communique préalablement au travailleur les modalités de calcul de l'allocation de mobilité et son montant.”;

3° dans le paragraphe 2, la phrase liminaire est remplacée comme suit:

“§ 2. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:”;

4° een paragraaf 3/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 3/1. Een werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, reeds minstens 12 maanden in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

Het eerste lid is niet van toepassing ter gelegenheid van de aanwerving van een werknemer.”.

Het eerste lid is evenmin van toepassing in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 4

In artikel 9 van dezelfde wet, wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

“§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die én een mobiliteitsvergoeding ontvangt én een andere vergoeding of een voordeel voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling, maar die voorheen ook het voordeel van een bedrijfswagen genoot of het recht op een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling.”.

Art. 5

In artikel 11, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “van de ingeleverde bedrijfswagen” vervangen door de woorden “van de ingeleverde bedrijfswagen of van de bedrijfswagen waarvoor men in aanmerking kwam”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen” vervangen door de woorden “of van de bedrijfswagen waarvoor de werknemer in aanmerking kwam, geheel of ten dele ten laste waren van de werkgever”;

3° in paragraaf 1, derde lid, worden de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid” vervangen door de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid”;

4° un paragraphe 3/1 est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3/1. Un travailleur qui est éligible à une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il était éligible à une voiture de société auprès de l'employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il était éligible à une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1^{er}, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

L'alinéa 1^{er} n'est pas applicable à l'occasion de l'engagement du travailleur.”.

Les conditions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas non plus en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 4

Dans l'article 9 de la même loi, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui reçoit actuellement à la fois une allocation de mobilité et une autre indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations, et qui précédemment bénéficiait aussi de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.”.

Art. 5

Dans l'article 11, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots “de la voiture de société restituée” sont remplacés par les mots “de la voiture de société restituée ou de la voiture de société à laquelle on avait droit”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots “étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur,” sont remplacés par les mots “ou de la voiture de société à laquelle le travailleur était éligible, étaient, totalement ou partiellement, à charge de l'employeur,”;

3° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 10” sont remplacés par les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 13”;

4° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, kan de mobiliteitsvergoeding bij een functieverandering of een bevordering worden verhoogd of verlaagd wanneer de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor het loonsysteem van de werkgever respectievelijk in een hogere of lagere bedrijfswagen voorziet.”.

Art. 6

Artikel 14, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt:

“Art. 14. Voor de toepassing van deze wet mag de mobiliteitsvergoeding niet worden toegekend ter gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij die al dan niet in aanmerking worden genomen voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen van de Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Art. 7

In artikel 33ter, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid, die het derde lid wordt, wordt een nieuwe lid ingevoegd, luidende:

“Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van het in het eerste lid berekend jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding.”;

2° in het tweede lid ingevoegd bij de bepaling onder 1° van dit artikel, worden de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid” vervangen door de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid”.

Art. 8

In artikel 38, § 1, vierde lid, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de woorden “van dezelfde werkgever” ingevoegd tussen de woorden “een mobiliteitsvergoeding” en het woord “ontvangt”.

4° le paragraphe 3 est remplacé comme suit:

“§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, en cas de changement de fonction ou de promotion, l'allocation de mobilité peut être adaptée à la hausse ou à la baisse lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l'employeur prévoit respectivement une voiture de société supérieure ou inférieure.”.

Art. 6

L'article 14, de la même loi, est remplacé comme suit:

“Art. 14. Pour l'application de la présente loi, l'allocation de mobilité ne peut pas être instaurée en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, à l'exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu'il ressort du contrat individuel de travail.”.

CHAPITRE 3

Modifications du Code des impôts sur les revenus 1992

Art. 7

À l'article 33ter, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

1° un nouvel alinéa est inséré entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2 actuel, qui devient l'alinéa 3, rédigé comme suit:

“Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle visée à l'article 36, § 2, alinéa 10, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de l'avantage annuel imposable de l'allocation de mobilité calculé à l'alinéa 1^{er}.”;

2° dans l'alinéa 2, inséré par le 1° du présent article, les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 10” sont remplacés par les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 13”.

Art. 8

Dans l'article 38, § 1^{er}, alinéa 4, du même Code, inséré par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, les mots “, du même employeur,” sont insérés entre les mots “le contribuable perçoit simultanément” et les mots “une allocation de mobilité”.

HOOFDSTUK 5

Inwerkingtreding

Art. 9

Artikelen 2, 3, 5, 1°, 2° en 4°, en 6 treden in werking op 1 oktober 2018.

Artikelen 5, 3° en 7, 2° treden in werking op 1 januari 2020 en zijn van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

Artikelen 4, 7, 1° en 8 treden in werking op 1 januari 2018.

CHAPITRE 5

Entrée en vigueur

Art. 9

Les articles 2, 3, 5, 1°, 2° et 4°, et 6 entrent en vigueur le 1^{er} octobre 2018.

Les articles 5, 3° et 7, 2° entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

Les articles 4, 7, 1° et 8, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Wet 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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Minister van Financiën

Contactpersoon beleidscel

Naam : **Ludwig Van Der Reysen**

E-mail : **ludwig.vanderreysen@kcfm.be**

Tel. Nr. : **0257 481 32**

Overheidsdienst

FOD Financiën

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : **Stefano D'Aloia**

E-mail : **regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be**

Tel. Nr. : **/**

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wet 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

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

De mobiliteitsvergoeding, ingevoerd bij de wet van 30 maart 2018, is nu toegankelijk voor de werknemer die volgens het loonsysteem van de werkgever van een bedrijfswagen kan genieten, en niet meer slechts voor de werknemer die daadwerkelijk een bedrijfswagen heeft. De wachtvoorwaarden blijven ongewijzigd.

Om af te stemmen op wat wordt voorgesteld in het mobiliteitsbudget, kan het bedrag van de vergoeding nu worden gewijzigd ingevolge een wijziging van de functie van de werknemer, wanneer deze wijziging een bedrijfswagen betekent met een andere waarde, afhankelijk van het loonsysteem van de werkgever.

Er wordt nu voorzien in de mogelijkheid om van het mobiliteitsbudget over te stappen naar de mobiliteitsvergoeding (en omgekeerd).

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Zonder voorwerp.

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Wet 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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

/

Wet 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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☒ Er zijn personen betrokken. | ☐ Personen zijn niet betrokken.

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

Het percentage man/vrouw is niet gekend.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Het ontwerp beoogt werknemers die over een bedrijfswagen beschikken of er voor in aanmerking komen, ongeacht hun geslacht.

Men zou redelijkerwijs kunnen aannemen dat de vrouwen ondervertegenwoordigd zijn in de categorie van werknemers die over een bedrijfswagen beschikken of er voor in aanmerking komen en dit ontwerp zou dus een doelgroep hebben die hoofdzakelijk uit mannen bestaat.

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Onder de doelstellingen van het ontwerp, behoren de aanmoediging van het gebruik van alternatieve transportmiddelen (gebruiksvriendelijk, gemeenschappelijk, enz.), en de vermindering van het aantal bedrijfswagens.

Dit zou moeten leiden tot een vermindering van de door het vervoer veroorzaakte verontreiniging en een vermindering van de filestress.

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

Wet 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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Elke onderneming die in zijn loonpolitiek de mogelijkheid voorziet tot de toekenning van een bedrijfswagen is indirect betrokken bij de maatregel, ongeacht de grootte van de onderneming.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

Dit heeft geen impact, behalve de administratieve formaliteiten.

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

| ☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

De individuele invoering van de mobiliteitsvergoeding geschiedt in de vorm van een schriftelijke overeenkomst tussen de werknemer en de werkgever. Deze overeenkomst maakt deel uit van de arbeidsovereenkomst.

Ontwerp van regelgeving

Het wetsontwerp voegt geen bijkomende administratieve lasten toe ten opzichte van het systeem dat werd ingevoerd bij de wet van 30 maart 2018.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De mobiliteitsvergoeding zal nu ook toegankelijk zijn voor werknemers die geen bedrijfswagen hebben. Ze worden dus aangemoedigd om er niet één te vragen aan hun werkgever en te kiezen voor een mobiliteitsvergoeding als het hen uitkomt.

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Wet 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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Leg uit

De maatregelen zouden moeten leiden tot een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door voertuigen (via een vermindering van het aantal bedrijfswagens in omloop).

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De maatregelen zouden moeten leiden tot een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door voertuigen (via een vermindering van het aantal bedrijfswagens in omloop).

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

De maatregel beoogt enkel de wijziging van de mobiliteit in België.

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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Ministre des Finances

Contact cellule stratégique

Nom : Ludwig Van Der Reysen

E-mail : ludwig.vanderreysen@kcfm.be

Téléphone : 0257 481 32

Administration

SPF Finances

Contact administration

Nom : Stefano D'Aloia

E-mail : regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be

Téléphone : /

B. Projet

Titre de la réglementation

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

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

L'allocation de mobilité, instaurée par la loi du 30 mars 2018, est désormais accessible au travailleur pouvant bénéficier d'une voiture de société selon le système salarial de l'employeur, et non plus uniquement au travailleur qui dispose effectivement d'une voiture de société. Les conditions d'attente restent inchangées.

Pour s'aligner sur ce qui est proposé dans le cadre du budget mobilité, le montant de l'allocation pourra désormais évoluer suite à un changement de fonction du travailleur, lorsque ce changement implique une voiture de société d'une autre valeur selon le système salarial de l'employeur.

La possibilité de passer du système du budget mobilité à l'allocation de mobilité (et inversement) est désormais prévue.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Sans objet.

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

/

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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☒ Des personnes sont concernées. | ☐ Aucune personne n'est concernée.

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

Pourcentage homme/femme non connu.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

Le projet vise les travailleurs bénéficiant ou pouvant bénéficier d'une voiture de société, indépendamment de leur sexe.

On pourrait toutefois raisonnablement considérer que les femmes sont sous-représentées dans la catégorie de travailleurs bénéficiant ou pouvant bénéficier d'une voiture de société, et qu'ainsi ce projet aurait un groupe-cible majoritairement constitué d'hommes.

☐ S'il existe des différences, cochez cette case.

4. Santé

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Parmi les objectifs du projet, figurent l'encouragement de l'utilisation de moyens de transports alternatifs (respectueux de l'environnement, collectifs, etc.), et la diminution du nombre de voitures de société.

Cela devrait conduire à une réduction de la pollution causée par les transports et à une diminution du stress lié aux embouteillages.

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

9. Recherche et développement

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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Toute entreprise prévoyant dans sa politique salariale la possibilité d'octroyer une voiture de société est indirectement concernée par la mesure, peu importe la taille de l'entreprise.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Il n'y a pas d'impact autre que des formalités administratives.

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

| ☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

L'instauration individuelle de l'allocation de mobilité prend la forme d'un accord écrit entre le travailleur et l'employeur. Cet accord fait partie du contrat de travail.

Réglementation en projet

La réglementation en projet n'ajoute pas de charges administratives supplémentaires par rapport au système introduit par la loi du 30 mars 2018.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'allocation de mobilité sera désormais accessible également aux travailleurs qui ne disposent pas effectivement d'une voiture de société. Ils sont ainsi incités à ne pas en demander une à leur employeur, et à opter pour une allocation de mobilité si cela leur convient.

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

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 - (v3) - 09/11/2018 13:34

Expliquez

Les mesures devraient mener à une diminution des polluants émis par les voitures (via une diminution du nombre de voitures de société en circulation).

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Les mesures devraient mener à une diminution des polluants émis par les voitures (via une diminution du nombre de voitures de société en circulation).

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

La mesure vise exclusivement à modifier la mobilité en Belgique.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 64.113/1/V EN 64.114/1/V VAN 27 SEPTEMBER 2018

Op 27 juli 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Financiën verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 12 september 2018^(*), adviezen te verstrekken over

— een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet tot invoering van de mobiliteitsvergoeding ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018” (64.113/1/V);

— een voorontwerp van wet “betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” (64.114/1/V).

De voorontwerpen zijn door de eerste vakantiekamer onderzocht op 11 september 2018. De kamer was samengesteld uit Chantal Bamps, staatsraad, voorzitter, Jan Clement en Wouter Pas, staatsraden, Johan Put, assessor, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas Riemslag, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal Bamps, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 september 2018.

*

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 64.113/1/V ET 64.114/1/V DU 27 SEPTEMBRE 2018

Le 27 juillet 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Finances à communiquer les avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 12 septembre 2018^(**), sur

— un avant-projet de loi “modifiant la loi instaurant l'allocation de mobilité introduite par la loi du 30 mars 2018” (64.113/1/V);

— un avant-projet de loi “concernant l'instauration d'un budget mobilité” (64.114/1/V).

Les avant-projets ont été examinés par la première chambre des vacations le 11 septembre 2018. La chambre était composée de Chantal Bamps, conseiller d'État, président, Jan Clement et Wouter Pas, conseillers d'État, Johan Put, assesseur, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas Riemslag, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Chantal Bamps, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 septembre 2018.

*

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

^(**) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN DE VOORONTWERPEN VAN WET

2. De om advies voorgelegde voorontwerpen strekken enerzijds tot de invoering van een mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.114/1/V) en anderzijds tot wijziging van de reeds bestaande regeling inzake de mobiliteitsvergoeding, onder meer om het toepassingsgebied ervan af te stemmen op dat van het mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.113/1/V).

2.1. Het voorontwerp 64.114/1/V strekt tot invoering van een mobiliteitsbudget. Dat budget komt in de plaats van de bedrijfswagen of, wat de werknemers betreft die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen maar er niet over beschikken, in plaats van de voordelen die hen in de plaats van een bedrijfswagen zijn toegekend.

In de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt uiteengezet dat het mobiliteitsbudget gebaseerd is op drie pijlers. Pijler 1 is een milieuvriendelijke bedrijfswagen, pijler 2 omvat (uitgaven voor) een aantal alternatieve en duurzame vervoersmiddelen en voor bepaalde huisvesting indien de werknemer binnen een straal van 5 kilometer van de plaats van tewerkstelling woont. Pijler 3 is het saldo van het budget dat niet werd besteed aan de pijlers 1 en 2 en dat één keer per jaar aan de werknemer wordt uitgekeerd. De werknemer kan het mobiliteitsbudget vrij besteden tussen de pijlers of het volledig binnen één pijler spenderen. De bedrijfswagen van pijler 1 wordt op fiscaal vlak en inzake sociale zekerheidsbijdragen op dezelfde wijze behandeld als de gewone bedrijfswagens. De uitgaven van pijler 2 zijn volledig onbelast bij de werknemer en volledig aftrekbaar bij de werkgever. Op het geldbedrag van pijler 3 wordt een specifieke sociale bijdrage van 38,07 % geheven.

Het voorontwerp is onderverdeeld in zes hoofdstukken.

Hoofdstuk I bevat een inleidende bepaling (artikel 1 van het voorontwerp)

Hoofdstuk II bevat de algemene bepalingen inzake het mobiliteitsbudget. Afdeling 1 (artikel 2) betreft het toepassingsgebied van de regeling. Afdeling 2 bestaat uit artikel 3 dat begrippen definieert. Afdeling 3 (artikelen 4 tot 7) betreft de invoering, de toekenning en de geldigheidsvoorwaarden van het mobiliteitsbudget. Afdeling 4 (artikelen 8 en 9) regelt het gebruik en de werking (in het voorontwerp “functionering”) van het mobiliteitsbudget.

Hoofdstuk III regelt de juridische gevolgen (afdeling 1, artikel 10), de duur (afdeling 2, artikel 11), de omvang en de

¹ Aangezien het om voorontwerpen van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DES AVANT-PROJETS DE LOI

2. Les avant-projets soumis pour avis ont pour objet, d'une part, d'instaurer un budget mobilité (avant-projet 64.114/1/V) et, d'autre part, de modifier le régime déjà existant relatif à l'allocation de mobilité, et ce afin, notamment, d'aligner son champ d'application sur celui du budget mobilité (avant-projet 64.113/1/V).

2.1. L'avant-projet 64.114/1/V vise l'instauration d'un budget mobilité. Ce dernier se substitue à la voiture de société ou, en ce qui concerne les travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société mais n'en disposent pas, aux avantages qui leur sont octroyés à la place de celle-ci.

L'exposé des motifs de l'avant-projet précise que le budget mobilité est basé sur trois piliers. Le pilier 1 est une voiture de société respectueuse de l'environnement, le pilier 2 contient (des dépenses pour) un certain nombre de modes de transport alternatifs et durables et pour certains logements, si le travailleur habite dans un rayon de 5 kilomètres de son lieu de travail. Le pilier 3 est le solde du budget qui n'a pas été affecté aux piliers 1 et 2 et qui est alloué au travailleur une fois par an. Le travailleur peut répartir librement le budget mobilité entre les piliers ou le consacrer entièrement à un seul pilier. Sur le plan fiscal et en matière de cotisations de sécurité sociale, la voiture de société du pilier 1 est soumise au même régime que les voitures de société ordinaires. Les dépenses du pilier 2 sont entièrement exonérées en ce qui concerne le travailleur et entièrement déductibles pour l'employeur. Une cotisation sociale spéciale de 38,07 % est prélevée sur le montant du pilier 3.

L'avant-projet est divisé en six chapitres.

Le chapitre I contient une disposition introductive (article 1^{er} de l'avant-projet).

Le chapitre II comprend les dispositions générales relatives au budget mobilité. La section première (article 2) porte sur le champ d'application du régime. La section 2 consiste en l'article 3, qui définit des notions. La section 3 (articles 4 à 7) concerne l'instauration, l'octroi et les conditions de validité du budget mobilité. La section 4 (articles 8 et 9) en règle l'utilisation et le fonctionnement.

Le chapitre III est consacré aux conséquences juridiques (section première, article 10), à la durée (section 2, article 11),

¹ S'agissant d'avant-projets de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité avec les normes supérieures.

evolutie (afdeling 3, artikelen 12 en 13) en het statuut (afdeling 4, artikelen 14 en 15) van het mobiliteitsbudget

Hoofdstuk IV bevat wijzigingsbepalingen. Het voorontwerp bevat wijzigingen inzake de arbeidsrechtelijke behandeling (afdeling 1, artikelen 16 tot 18), de sociaalrechtelijke behandeling (afdeling 2, artikelen 19 tot 23) en de fiscale behandeling (afdeling 3, artikelen 24 en 25) van het mobiliteitsbudget

Hoofdstuk V dat bestaat uit artikel 26, betreft de sancties in geval van inbreuken op de bepalingen van de wet

Hoofdstuk VI bevat artikel 27 dat bepaalt dat de wet in werking treedt op 1 oktober 2018

2.2. Het voorontwerp van wet 64.113/1/V strekt tot wijziging van bepalingen die betrekking hebben op de mobiliteitsvergoeding, die werd ingevoerd bij de wet van 30 maart 2018 “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding”.

Het voorontwerp beoogt in de eerste plaats de mobiliteitsvergoeding ook open te stellen voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. Het is de bedoeling het toepassingsgebied van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding af te stemmen op dat van het voorontwerp 64.114/1/V inzake het mobiliteitsbudget.

Daarnaast worden enkele punctuele wijzigingen aangebracht, bijvoorbeeld inzake de combinatie van een mobiliteitsvergoeding en bepaalde andere vergoedingen voor het woon-werkverkeer en de behandeling van de persoonlijke bijdrage van de werknemer voor de bedrijfswagen.

Het voorontwerp is onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat een inleidende bepaling (artikel 1 van het voorontwerp). Hoofdstuk 2 (artikelen 2 tot 6) bevat wijzigingen aan de wet van 30 maart 2018. Hoofdstuk 3 (artikelen 7 en 8) bevat wijzigingen aan het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (hierna: WIB 1992). Hoofdstuk 4: WIB 1992). Hoofdstuk 4² bevat artikel 9 dat de inwerkingtreding van de wet regelt. De meeste bepalingen treden in werking op 1 oktober 2018. Bepaalde wijzigingen treden in werking op 1 januari 2020 “en zijn van toepassing vanaf aanslag jaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020”. Enkele bepalingen treden in werking op (lees: “hebben uitwerking met ingang van”) 1 januari 2018.

VORMVEREISTEN

3.1. Uit de notificatie van de Ministerraad van 26 juli 2018 blijkt dat het voorontwerp 64.114/1/V “voor advies aan de Nationale Arbeidsraad zal worden gezonden”.

Door het advies van de Nationale Arbeidsraad in te winnen wordt voldaan aan het voorschrift van artikel 15 van de

² Dit hoofdstuk wordt in het voorontwerp ten onrechte als hoofdstuk 5 aangeduid.

à l'ampleur et à l'évolution (section 3, articles 12 et 13) ainsi qu'au statut (section 4, articles 14 et 15) du budget mobilité.

Le chapitre IV contient des dispositions modificatives. L'avant-projet prévoit des modifications concernant le traitement du budget mobilité sur le plan du droit du travail (section première, articles 16 à 18), son traitement au niveau du droit social (section 2, articles 19 à 23) et son traitement fiscal (section 3, articles 24 et 25).

Le chapitre V, qui comporte l'article 26, concerne les sanctions en cas d'infraction aux dispositions de la loi.

Le chapitre VI contient l'article 27, qui prévoit que la loi entre en vigueur le 1^{er} octobre 2018.

2.2. L'avant-projet de loi 64.113/1/V a pour objet de modifier des dispositions relatives à l'allocation de mobilité, instaurée par la loi du 30 mars 2018 “concernant l'instauration d'une allocation de mobilité”.

L'avant-projet vise tout d'abord à étendre également l'allocation de mobilité aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société de l'employeur. L'objectif est d'aligner le champ d'application du régime relatif à l'allocation de mobilité sur celui de l'avant-projet 64.114/1/V concernant le budget mobilité.

Par ailleurs, quelques modifications ponctuelles sont apportées, par exemple en ce qui concerne la combinaison d'une allocation de mobilité avec certaines autres indemnités pour le trajet domicile-lieu de travail et le traitement de la contribution personnelle du travailleur dans la voiture de société.

L'avant-projet est divisé en quatre chapitres.

Le chapitre 1^{er} contient une disposition introductive (article 1^{er} de l'avant-projet). Le chapitre 2 (articles 2 à 6) apporte des modifications à la loi du 30 mars 2018. Le chapitre 3 (articles 7 et 8) comporte des modifications au Code des impôts sur les revenus 1992 (ci-après: CIR 1992). Le chapitre 4² comprend l'article 9, qui règle l'entrée en vigueur de la loi. La plupart des dispositions entrent en vigueur le 1^{er} octobre 2018. Certaines modifications entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020 “et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020”. Quelques dispositions entrent en vigueur (lire “produisent leurs effets”) le 1^{er} janvier 2018.

FORMALITÉS

3.1. Il ressort de la notification du Conseil des ministres du 26 juillet 2018 que l'avant-projet 64.114/1/V “sera (...) envoyé pour avis au Conseil national du travail”.

En recueillant l'avis du Conseil national du travail, il est satisfait à la prescription de l'article 15 de la loi du 25 avril 1963

² Ce chapitre est erronément numéroté en tant que chapitre 5 dans l'avant-projet.

wet van 25 april 1963 “betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale verzorging”, dat luidt:

“Behoudens in spoedeisende gevallen onderwerpt de minister van Tewerkstelling en Arbeid of de minister van Sociale Voorzorg aan het advies, hetzij van de Nationale Arbeidsraad, hetzij van het beheerscomité, elk voorontwerp van wet of ontwerp van organiek besluit of verordening tot wijziging van de wetten of verordeningen, met de toepassing waarvan de instelling belast is of betreffende het personeelskader en de structuur van de instelling. (...)”.

Dit vormvereiste is echter ook van toepassing op het voorontwerp 64.113/1/V, dat aspecten wijzigt van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding, met de toepassing waarvan een instelling bedoeld in de wet van 25 april 1963 belast is. De wijzigingen die door het voorontwerp 64.113/1/V worden aangebracht, betreffen onder meer het toepassingsgebied van de regeling en de zogenaamde antimisbruikbepaling (artikel 14 van de wet van 30 maart 2018). Artikel 35 van de wet van 30 maart 2018 bepaalt bovendien dat in geval van inbreuk op, onder meer, de bepalingen die door het voorontwerp 64.113/1/V worden gewijzigd, de “sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling van de artikelen 19 tot en met 34 [vervalt en] de fiscale en sociaalrechtelijke sanctiebepalingen van toepassing” zijn. De ontworpen wijzigingen hebben bijgevolg onmiskenbaar betrekking op de taken van de betrokken instelling.

3.2. Bij de adviesaanvraag is een document gevoegd dat een zogenaamde “RIA Test” bevat. Deze documenten voldoen echter niet aan de vereisten inzake de regelgevingsimpactanalyse.

Overeenkomstig artikel 7 van de wet van 15 december 2013 “houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging” en de artikelen 2, § 1, en 7, § 1, van het koninklijk besluit van 21 december 2013 “houdende uitvoering van titel 2, hoofdstuk 2 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging” wordt de impact van de ontworpen regelgeving onderzocht aan de hand van een standaard geïntegreerd impactanalyseformulier, dat wordt opgesteld door Impactanalysecomité en wordt goedgekeurd door de Ministerraad.

De regelgevingsimpactanalyse moet bijgevolg uitgevoerd worden aan de hand van het betrokken formulier met het oog op de indiening van de ontwerpen bij de Kamer van volksvertegenwoordigers, alsook de bekendmaking op de website van de Dienst voor de Administratieve Vereenvoudiging overeenkomstig artikel 9 van het koninklijk besluit van 21 december 2013.

3.3. Indien de aan de Raad van State voorgelegde ontwerpen als gevolg van de naleving van voormelde vormvereisten nog wijzigingen zouden ondergaan, moeten de gewijzigde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, van de wetten op de Raad van State, voor een nieuw onderzoek aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

“sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale”, qui s'énonce comme suit:

“Sauf en cas d'urgence, le ministre de l'Emploi et du Travail ou le ministre de la Prévoyance sociale soumet à l'avis, soit du Conseil national du Travail, soit du comité de gestion, tout avant-projet de loi ou projet d'arrêté organique ou réglementaire tendant à modifier la législation ou réglementation que l'organisme est chargé d'appliquer ou concernant le cadre du personnel et la structure de l'organisme. (...)”.

Or, cette formalité s'applique aussi à l'avant-projet 64.113/1/V, qui modifie des aspects du régime relatif à l'allocation de mobilité, dont l'application est confiée à un organisme visé dans la loi du 25 avril 1963. Les modifications apportées par l'avant-projet 64.113/1/V concernent notamment le champ d'application du régime et la disposition dite “anti-abus” (article 14 de la loi du 30 mars 2018). L'article 35 de la loi du 30 mars 2018 prévoit en outre qu'en cas d'infraction aux dispositions modifiées par l'avant-projet 64.113/1/V, entre autres, “le traitement fiscal et de droit social des articles 19 à 34 inclus cesse et les dispositions sanctionnatrices de droit fiscal et de droit social sont applicables”. Les modifications en projet portent donc incontestablement sur les missions de l'organisme concerné.

3.2. Un document contenant le test dit “AIR” a été joint à la demande d'avis. Ces documents ne répondent toutefois pas aux exigences en matière d'analyse d'impact de la réglementation.

Conformément à l'article 7 de la loi du 15 décembre 2013 “portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative” et aux articles 2, § 1^{er}, et 7, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 21 décembre 2013 “portant exécution du titre 2, chapitre 2 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative”, l'impact de la réglementation en projet est analysé à l'aide d'un formulaire standard d'analyse d'impact intégrée, établi par le Comité d'analyse d'impact et approuvé par le Conseil des ministres.

L'analyse d'impact de la réglementation doit par conséquent être réalisée à l'aide dudit formulaire en vue du dépôt des projets à la Chambre des représentants, ainsi que de la publication sur le site web de l'Agence pour la Simplification administrative conformément à l'article 9 de l'arrêté royal du 21 décembre 2013.

3.3. Si l'accomplissement des formalités précitées devait encore donner lieu à des modifications des avant-projets soumis au Conseil d'État, les dispositions modifiées devraient être soumises à la section de législation pour un nouvel examen, conformément à la règle prescrite à l'article 3, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

A. ALGEMENE OPMERKINGEN INZAKE HET GELIJKHEIDSBEGINSEL

a) Wat de mobiliteitsvergoeding betreft

4.1. De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft in advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 30 maart 2018 “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” opgemerkt dat de vraag rijst “of de ontworpen regeling inzake het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen naar het voordeel van een mobiliteitsvergoeding, wat betreft de fiscaal- en sociaal-rechtelijke aspecten ervan, in overeenstemming kan worden geacht met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, neergelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, alsmede, wat specifiek het gelijkheidsbeginsel in fiscale aangelegenheden betreft, in artikel 172 van de Grondwet³ [en m]eer bepaald (...) of de ontworpen omzettingsregeling geen ongelijke behandeling tot gevolg heeft die niet verenigbaar is met de voornoemde beginselen”.⁴

Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betrokken maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel⁵.

Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, werd door de Raad van State, afdeling Wetgeving in voornoemd advies 62.233/1/3 opgemerkt dat de ontworpen regeling, “in tegenstelling tot de regeling inzake de omzetting van de maaltijdcheques en de ecocheques, weliswaar niet [voorziet] in een volledige vrijstelling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen, maar (...) wel – zoals in de memorie van toelichting meermaals wordt bevestigd – in een regime dat aanzienlijk gunstiger is dan dat voor het gewone loon”⁶. Tot slot werd geconcludeerd

³ Voetnoot in de geciteerde tekst: Bij artikel 172 van de Grondwet wordt de toepasselijkheid van de grondwettelijke regels van gelijkheid en van niet-discriminatie (artikelen 10 en 11 van de Grondwet) bevestigd in fiscale aangelegenheden. Deze bepaling is immers een precisering of een bijzondere toepassing van het in artikel 10 van de Grondwet algemeen geformuleerde gelijkheidsbeginsel.

⁴ Adv. RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 30 maart 2018 “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding”, *Parl.St.*, Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 70-71.

⁵ Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Zie bv.: GwH 17 juli 2014, nr. 107/2014, B.12; GwH 25 september 2014, nr. 141/2014, B.4.1; GwH 30 april 2015, nr. 50/2015, B.16; GwH 18 juni 2015, nr. 91/2015, B.5.1; GwH 16 juli 2015, nr. 104/2015, B.6; GwH 16 juni 2016, nr. 94/2016, B.3.

⁶ Adv. RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017, *Parl.St.*, Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 73.

EXAMEN DU TEXTE

A. OBSERVATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU PRINCIPE D'ÉGALITÉ

a) En ce qui concerne l'allocation de mobilité

4.1. Dans son avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018 “concernant l'instauration d'une allocation de mobilité”, le Conseil d'État, section de législation, a observé que la question se pose de savoir “si le dispositif en projet relatif à la conversion de l'avantage d'une voiture de société en l'avantage d'une allocation de mobilité peut, en ce qui concerne les aspects relevant du droit fiscal et du droit social, être réputé en accord avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, consacrés par les articles 10 et 11 de la Constitution, ainsi que par l'article 172 de la Constitution³, en ce qui concerne plus spécifiquement le principe d'égalité en matière fiscale, [et] (...) en particulier si le mécanisme de conversion en projet ne crée pas une inégalité de traitement inconciliable avec les principes précités”⁴.

Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, une différence de traitement ne peut se concilier avec les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination, que si cette différence repose sur un critère objectif et si elle est raisonnablement justifiée. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure visée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé⁵.

Dans l'avis 62.233/1/3 précité, le Conseil d'État, section de législation, a observé à propos de l'allocation de mobilité que “si, contrairement au régime de la conversion des titres-repas et des éco-chèques, le dispositif en projet ne prévoit pas d'exonération totale du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale, il prévoit néanmoins – ainsi qu'il est confirmé plusieurs fois dans l'exposé des motifs – un régime sensiblement plus favorable que celui de la rémunération ordinaire”⁶. Enfin, il concluait qu'il était fort douteux que

³ Note de bas de page de l'avis cité: L'article 172 de la Constitution confirme l'applicabilité des règles constitutionnelles d'égalité et de non-discrimination (articles 10 et 11 de la Constitution) en matière d'impôts. Cette disposition constitue en effet une précision ou une application particulière du principe général d'égalité formulé à l'article 10 de la Constitution.

⁴ Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018 “concernant l'instauration d'une allocation de mobilité”, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, pp. 70-71.

⁵ Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle. Voir par exemple C.C., 17 juillet 2014, n° 107/2014, B.12.; C.C., 25 septembre 2014, n° 141/2014, B.4.1.; C.C., 30 avril 2015, n° 50/2015, B.16.; C.C., 18 juin 2015, n° 91/2015, B.5.1.; C.C., 16 juillet 2015, n° 104/2015, B.6.; C.C., 16 juin 2016, n° 94/2016, B.3.

⁶ Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, p. 73.

dat ernstig kon worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kon worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling, waarbij de vragen rezen of dit doel niet kon worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhielden en of de doelstelling niet op een meer adequate – en duurzame – wijze kon worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.⁷

4.2. Het voorontwerp 64.113/1/V beoogt in hoofdzaak het toepassingsgebied van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding uit te breiden tot werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen op grond van het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. Voor deze categorie werknemers komt de mobiliteitsvergoeding in de plaats van de andere voordelen die zij ontvangen ter vervanging van een bedrijfswagen (zie ook randnummer 9).

Ten aanzien van deze categorie geldt onverkort de vaststelling dat de mobiliteitsvergoeding een “verschil in behandeling creëert tussen personen die zich in een vergelijkbare situatie bevinden, al naargelang zij al dan niet naast het vrij te besteden gewone loon kunnen beschikken over een eveneens vrij te besteden mobiliteitsvergoeding met evenwel een fiscaal- en sociaalrechtelijk gunstiger regime”.

4.3. Hieromtrent ondervraagd, verklaarde de gemachtigde:

“Omdat de Regering, naast de invoering van een mobiliteitsvergoeding, eveneens heeft beslist tot de invoering van een mobiliteitsbudget, is zij de mening toegedaan dat het toepassingsgebied van beide mobiliteitsoplossingen dient gelijk te lopen. Omdat het mobiliteitsbudget openstaat voor elke werknemer die een bedrijfswagen heeft of er recht op heeft, wordt het recht hebben op een bedrijfswagen eveneens opgenomen in de wet op de mobiliteitsvergoeding.

De argumentatie bij de wet op de mobiliteitsvergoeding, zoals hierboven aangehaald, kan hierbij grotendeels behouden blijven. In de praktijk zal een werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen maar er niet voor opteert, veelal een compensatie gekregen hebben, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan, waardoor hij zijn mobiliteitsvergoeding zelf zal dienen aan te wenden voor zijn mobiliteit.

Ook nu blijft het onderscheid tussen een werknemer met een mobiliteitsvergoeding en één zonder, m.a.w. gebaseerd op het feit dat er ook werknemers zijn met een bedrijfswagen en werknemers zonder. Het onderscheid blijft m.a.w. het gevolg van een bestaande praktijk en vindt niet zijn oorsprong in het voorliggende ontwerp.

Dat door de verruiming van dit toepassingsgebied naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak kunnen op maken, niet langer bedrijfswagens van

⁷ Adv. RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017, *Parl.St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 74-75.

l'on puisse démontrer l'existence d'un rapport raisonnable de proportionnalité entre les conséquences des moyens employés et le but visé par le dispositif, les questions se posant de savoir si cet objectif ne pouvait pas être atteint par des mesures alternatives qui n'impliquaient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement et si l'objectif ne pouvait pas être atteint d'une manière plus adéquate – et durable – qu'en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés⁷.

4.2. L'avant-projet 64.113/1/V a essentiellement pour objet d'étendre le champ d'application du régime relatif à l'allocation de mobilité aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société de l'employeur. Pour cette catégorie de travailleurs, l'allocation de mobilité se substitue aux autres avantages qu'ils reçoivent en remplacement d'une voiture de société (voir également l'observation 9).

Pour cette catégorie, la constatation que l'allocation de mobilité “crée une différence de traitement entre des personnes qui se trouvent dans une situation comparable, selon que, outre la rémunération ordinaire dont elles peuvent disposer librement, elles peuvent ou non disposer tout aussi librement d'une allocation de mobilité assortie toutefois d'un régime plus favorable du point de vue du droit fiscal et social”, s'applique sans restriction.

4.3. Interrogé à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit:

“Omdat de Regering, naast de invoering van een mobiliteitsvergoeding, eveneens heeft beslist tot de invoering van een mobiliteitsbudget, is zij de mening toegedaan dat het toepassingsgebied van beide mobiliteitsoplossingen dient gelijk te lopen. Omdat het mobiliteitsbudget openstaat voor elke werknemer die een bedrijfswagen heeft of er recht op heeft, wordt het recht hebben op een bedrijfswagen eveneens opgenomen in de wet op de mobiliteitsvergoeding.

De argumentatie bij de wet op de mobiliteitsvergoeding, zoals hierboven aangehaald, kan hierbij grotendeels behouden blijven. In de praktijk zal een werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen maar er niet voor opteert, veelal een compensatie gekregen hebben, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan, waardoor hij zijn mobiliteitsvergoeding zelf zal dienen aan te wenden voor zijn mobiliteit.

Ook nu blijft het onderscheid tussen een werknemer met een mobiliteitsvergoeding en één zonder, m.a.w. gebaseerd op het feit dat er ook werknemers zijn met een bedrijfswagen en werknemers zonder. Het onderscheid blijft m.a.w. het gevolg van een bestaande praktijk en vindt niet zijn oorsprong in het voorliggende ontwerp.

Dat door de verruiming van dit toepassingsgebied naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak kunnen op maken, niet langer bedrijfswagens van

⁷ Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, pp. 74-75.

de baan worden gehaald is correct maar anderzijds wordt wel vermeden dat er eerst bedrijfswagens worden toegekend, wat het aantal doet toenemen, om ze vervolgens om te zetten in een mobiliteitsvergoeding.”

4.4. De afstemming op het toepassingsgebied van de regeling inzake het mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.114/1/V) en het willen voorkomen dat er eerst gedurende ten minste 12 maanden een bedrijfswagen wordt toegekend om vervolgens in aanmerking te komen voor de mobiliteitsvergoeding⁸ (of het mobiliteitsbudget⁹) zijn overwegingen die voortvloeien uit de keuzes die zijn gemaakt bij de conceptie van de betrokken regelingen, maar waarbij een direct verband ontbreekt met de aangehaalde doelstelling van maatschappelijk belang om het verschil in fiscale en sociale behandeling van volstrekt vergelijkbare vergoedingen in geld te verantwoorden.

Dat geldt des te meer aangezien de gemachtigde aangeeft dat een werknemer die niet heeft geopteerd voor een bedrijfswagen “veelal een compensatie gekregen heeft, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan”. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding levert ten aanzien van deze groep werknemers geen vooruitgang op wat betreft de aangehaalde doelstellingen.

Het gegeven dat de verschillen die bestaan in de verloning van verschillende werknemers het gevolg zijn van “een bestaande praktijk” en niet van het voorliggende ontwerp, neemt niet weg dat de wetgever die een (fiscale, sociaalrechtelijke of andere) regeling tot stand brengt dat steeds moet doen met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel.

b) Wat de doelstelling van het mobiliteitsbudget betreft

5. Anders dan het geval was bij het voorontwerp dat de wet van 30 maart 2018 is geworden, bevat de memorie van toelichting bij het voorontwerp 64.114/1/V geen uiteenzetting omtrent de doelstellingen die met de ontworpen regeling worden nagestreefd.

De gemachtigde verklaarde dat de doelstelling van het mobiliteitsbudget gedeeltelijk dezelfde zijn als deze van de mobiliteitsvergoeding:

“Met het mobiliteitsbudget beoogt de Regering, net zoals bij de mobiliteitsvergoeding, een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, is de Regering ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. Het doel is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit zij het dat deze, op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact zullen hebben op het milieu en de gezondheid.”

⁸ Artikel 5, § 2, eerste lid, 2°, van de wet van 30 maart 2018.

⁹ Artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, van het voorontwerp 64.114/1/V.

de baan worden gehaald is correct maar anderzijds wordt wel vermeden dat er eerst bedrijfswagens worden toegekend, wat het aantal doet toenemen, om ze vervolgens om te zetten in een mobiliteitsvergoeding”.

4.4. L'alignement sur le champ d'application du dispositif relatif au budget mobilité (avant-projet 64.114/1/V) et la volonté d'éviter qu'une voiture de société soit d'abord octroyée pendant au moins 12 mois avant de pouvoir prétendre à l'allocation de mobilité⁸ (ou au budget mobilité⁹) constituent des considérations découlant des choix opérés lors de la conception des régimes concernés, pour lesquels il manque toutefois un lien direct avec l'objectif précité d'intérêt social visant à justifier la différence de traitement au niveau fiscal et social d'indemnités comparables en tous points.

Cette constatation est d'autant plus vraie que le délégué déclare qu'un travailleur qui n'a pas opté pour une voiture de société “veelal een compensatie gekregen heeft, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan”. L'octroi de l'allocation de mobilité ne constitue pas un progrès pour cette catégorie de travailleurs en ce qui concerne les objectifs précités.

La circonstance que les différences existant dans la rémunération de différents travailleurs sont la conséquence d'“une pratique existante” et non du projet à l'examen n'enlève rien au fait que l'employeur qui met en place un régime (fiscal, de droit social ou autre) doit tenir compte du principe d'égalité.

b) En ce qui concerne le budget mobilité

5. Contrairement à l'avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018, l'exposé des motifs de l'avant-projet 64.114/1/V n'explicite pas les objectifs poursuivis par le dispositif en projet.

Le délégué a déclaré que les objectifs du budget mobilité sont en grande partie les mêmes que ceux de l'allocation de mobilité:

“Met het mobiliteitsbudget beoogt de Regering, net zoals bij de mobiliteitsvergoeding, een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, is de Regering ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. Het doel is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit zij het dat deze, op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact zullen hebben op het milieu en de gezondheid”.

⁸ Article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 2°, de la loi du 30 mars 2018.

⁹ Article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 2°, de l'avant-projet 64.114/1/V.

Het verdient aanbeveling deze uiteenzetting omtrent de beoogde doelstellingen op te nemen in de memorie van toelichting.

c) Bijzondere aspecten van de regelingen

6.1. In voornoemd advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, opgemerkt dat het voorontwerp een aantal bepalingen bevatte waardoor een verschil in behandeling wordt gecreëerd tussen bepaalde categorieën van personen¹⁰:

“4.4.1. Artikel 4, § 2, van het ontwerp bepaalt dat de werkgever de mobiliteitsvergoeding eerst kan invoeren dan nadat hij gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers. Voor de werkgever die minder dan 36 maanden actief is, volstaat het dat één of meerdere bedrijfswagens worden ter beschikking gesteld van één of meerdere werknemers op het ogenblik van de invoering van de mobiliteitsvergoeding (artikel 4, § 3).

4.4.2. Een vergelijkbare voorwaarde geldt voor de werknemer. Deze laatste kan op grond van artikel 5, § 2, van het ontwerp eerst een aanvraag indienen voor een mobiliteitsvergoeding indien hij (1°) op het ogenblik van de aanvraag minstens drie maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever en (2°) hij in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag minstens twaalf maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever. Daarbij wordt voorzien in een afwijkende regeling voor werknemers van een werkgever die minder dan 36 maanden actief is en voor werknemers die van werkgever veranderen en bij de vorige werkgever reeds beschikten over een mobiliteitsvergoeding of een bedrijfswagen (artikel 5, § 3).

4.4.3. Artikel 14 van het ontwerp bepaalt dat de toekenning van een bedrijfswagen die werd ingeruild voor de mobiliteitsvergoeding niet gekoppeld mag zijn geweest “aan een gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid”. Deze bepaling wordt in de memorie van toelichting omschreven als een “logische antimisbruikbepaling”. Daarbij wordt echter verduidelijkt dat het voorkomt “dat werkgevers een deel van het loon van de werknemers omzetten in een bedrijfswagen. De werknemers leveren dan een deel van hun loon in – bij overeenkomst – en krijgen een bedrijfswagen in ruil voor de werkgeverskost van het ingeleverde brutoloon (de zogenaamde “salary sacrifice”).” Bijgevolg kan het vervangen van een deel van het loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij door een bedrijfswagen, een aanvaarde vorm van loonoptimalisatie zijn, maar is het omzetten van een dergelijke bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet mogelijk. Die wagens dienen bijgevolg in het verkeer te blijven, terwijl de “enige doelstelling” van de mobiliteitsvergoeding er precies in bestaat om minder wagens in het verkeer te hebben.

¹⁰ Parl.St., Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 75-77.

Il est recommandé d'inscrire dans l'exposé des motifs cette explication relative aux objectifs visés.

c) Aspects particuliers des dispositifs

6.1. Dans l'avis 62.233/1/3 précité du 14 novembre 2017, le Conseil d'État, section de législation, a observé que l'avant-projet comportait une série de dispositions créant une différence de traitement entre certaines catégories de personnes¹⁰:

“4.4.1. L'article 4, § 2, du projet dispose que l'employeur ne peut instaurer l'allocation de mobilité que s'il a déjà mis à la disposition d'un ou de plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période ininterrompue d'au moins 36 mois précédant immédiatement l'instauration de l'allocation de mobilité. Pour l'employeur qui est actif depuis moins de 36 mois, il suffit qu'une ou plusieurs voitures de société soient mises à la disposition d'un ou de plusieurs travailleurs au moment de l'instauration de l'allocation de mobilité (article 4, § 3).

4.4.2. Une condition comparable s'applique au travailleur. L'article 5, § 2, du projet ne permet à ce dernier d'introduire une demande d'allocation de mobilité que si (1°) au moment de la demande, il dispose auprès de l'employeur actuel d'une voiture de société depuis au moins trois mois sans interruption et (2) durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d'une voiture de société pendant au moins douze mois auprès de l'employeur actuel. Un régime dérogatoire est en outre prévu pour les travailleurs occupés par un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois et pour les travailleurs qui changent d'employeur et qui bénéficiaient déjà d'une allocation de mobilité ou d'une voiture de société auprès du précédent employeur (article 5, § 3).

4.4.3. L'article 14 du projet prévoit que l'attribution d'une voiture de société échangée contre l'allocation de mobilité ne peut pas être liée “à un remplacement ou une conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, pris en considération ou non pour la sécurité sociale”. Selon l'exposé des motifs, il s'agit d'une “disposition anti-abus logique”. À ce propos, il est toutefois précisé qu'il arrive “que des employeurs transforment une partie de la rémunération des travailleurs en une voiture de société. Les travailleurs rendent donc une partie de leur rémunération – par contrat – et reçoivent en échange une voiture de société pour la dépense de l'employeur du salaire brut (“salary sacrifice”).” Par conséquent, le remplacement d'une partie de la rémunération, des primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci par une voiture de société peut constituer une forme admise d'optimisation salariale, mais la conversion d'une telle voiture de société en une allocation de mobilité n'est pas possible. Ces voitures doivent dès lors rester en circulation, alors que l'“unique objectif” de l'allocation de mobilité est précisément de réduire le nombre de voitures en circulation.

¹⁰ Doc. parl., Chambre, 2017-2018, n° 54-2838/1, pp. 75 et 77.

4.4.4. De vraag rijst of de voornoemde verschillen in behandeling voldoen aan de voorwaarden inzake doelmatigheid, objectiviteit, pertinentie en evenredigheid om in overeenstemming te kunnen worden geacht met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel.

Het verdient aanbeveling om voor deze verschillen in behandeling een afdoende verantwoording op te nemen in de memorie van toelichting. Het louter omschrijven van een voorwaarde of regel als een “antimisbruikbepaling” biedt weliswaar enige duiding, maar vormt op zich geen afdoende verantwoording in het licht van het gelijkheidsbeginsel.

6.2. De ontworpen regeling inzake het mobiliteitsbudget bevat identieke of gelijkaardige bepalingen als het ontwerp waarop advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 betrekking had.

6.3. Wat de voorwaarden in hoofde van de werknemer betreft, staat het mobiliteitsbudget daarentegen ook open voor werknemers zonder bedrijfswagen, maar die er wel voor in aanmerking komen op grond van het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid.¹¹ De regeling inzake de mobiliteitsvergoeding wordt in gelijkaardige zin aangepast.¹² Daarbij worden enkele bijkomende verschillen in behandeling gecreëerd.

Zo bepaalt artikel 5, § 3, van de wet van 30 maart 2018 dat bij de indiensttreding van een werknemer de voorwaarden inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer reeds over een bedrijfswagen moet beschikken, zoals bepaald in paragraaf 2 van dat artikel, niet gelden in de volgende gevallen:

“1° indien hij bij zijn vorige werkgever reeds de mobiliteitsvergoeding had verkregen. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om deze mobiliteitsvergoeding verder te zetten;

2° indien hij bij zijn vorige werkgever in de loop van 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag reeds 12 maanden over een bedrijfswagen heeft beschikt en minstens drie maanden ononderbroken onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen. De periode van 36 maanden bedoeld in § 2, 2°, is niet van toepassing wanneer de vorige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3;

3° indien hij bij zijn vorige werkgever over een bedrijfswagen heeft beschikt tijdens een periode van minder dan 12 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval, na kennisgeving aan zijn nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na de indiensttreding, deze periode bij de nieuwe werkgever verderzetten en vervullen, waarna hij aan de nieuwe werkgever een aanvraag kan richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen”.

Deze bepaling wordt door het voorontwerp 64.113/1/V niet gewijzigd. De regeling die in wet van 30 maart 2018

¹¹ Artikel 5, § 3, van het voorontwerp 64.114/1/V.

¹² Artikel 3 van het voorontwerp 64.113/1/V.

4.4.4. La question se pose de savoir si les différences de traitement précitées satisfont aux conditions d'efficacité, d'objectivité, de pertinence et de proportionnalité pour pouvoir être réputées conformes au principe constitutionnel d'égalité.

Il est recommandé de justifier adéquatement ces différences de traitement dans l'exposé des motifs. La simple qualification d'une condition ou d'une règle comme “disposition anti-abus” apporte certes un certain éclairage, mais ne constitue pas en soi une justification adéquate au regard du principe d'égalité.

6.2. Le dispositif en projet relatif au budget mobilité comporte des dispositions identiques ou analogues au projet sur lequel portait l'avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017.

6.3. En ce qui concerne les conditions relatives au travailleur, le budget mobilité est par contre également possible pour les travailleurs qui n'ont pas de voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société en vigueur auprès de l'employeur¹¹. Le dispositif relatif à l'allocation de mobilité est adapté dans le même sens¹², créant ainsi quelques différences de traitement supplémentaires.

Ainsi, l'article 5, § 3, de la loi du 30 mars 2018 dispose que lors de l'entrée en service d'un travailleur, les conditions relatives au délai fixé au paragraphe 2 de cet article et dans lequel le travailleur doit déjà disposer d'une voiture de société, ne s'appliquent pas dans les cas suivants:

“1° lorsqu'il bénéficiait déjà de l'allocation de mobilité auprès de son précédent employeur. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard 1 mois après son entrée en service, une demande pour poursuivre cette allocation de mobilité;

2° lorsqu'il a déjà disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande, dont au moins trois mois consécutifs précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard un mois après son entrée en service, une demande pour obtenir l'allocation de mobilité. La période de 36 mois visée au § 2, 2°, n'est pas applicable lorsque le précédent employeur est un employeur visé à l'article 4, § 3;

3° lorsqu'il a disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant une période inférieure à 12 mois précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas, après en avoir informé son nouvel employeur au plus tard un mois après son entrée en service, poursuivre et compléter cette période auprès du nouvel employeur, après quoi il peut adresser une demande au nouvel employeur pour obtenir l'allocation de mobilité”.

Cette disposition n'est pas modifiée par l'avant-projet 64.113/1/V. Les règles insérées dans la loi du 30 mars 2018

¹¹ Article 5, § 3, de l'avant-projet 64.114/1/V.

¹² Article 3 de l'avant-projet 64.113/1/V.

wordt ingevoegd met betrekking tot de werknemer zonder bedrijfswagen die wel voor een bedrijfswagen in aanmerking komt, bevat echter geen vergelijkbare voorwaarden bij de aanwerving van een werknemer.

Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, zijn de voorwaarden vervat in artikel 5, §§ 3 en 4, van het voorontwerp 64.114/1/V hoe dan ook niet van toepassing bij de aanwerving van een werknemer. Bijgevolg gelden er voor deze categorie werknemers geen voorwaarden inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer bij een vorige werkgever over een bedrijfswagen moest beschikken of ervoor in aanmerking moest komen.

6.4. Ook uit de toelichting van de gemachtigde over de draagwijdte van diverse bepalingen van de ontwerpen volgt dat bepaalde, vergelijkbare categorieën op verschillende wijze behandeld dreigen te worden. Dat geldt met name voor werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen op grond van enerzijds hun functiecategorie of anderzijds een ander criterium (zie randnummer 9.3) en voor werknemers die in ruil voor een bedrijfswagen gewoon loon ontvangen waarbij er enerzijds een bepaling in de individuele arbeidsovereenkomst is opgenomen omtrent de omvang van die som en anderzijds de individuele arbeidsovereenkomst dat gedeelte van het loon niet uitdrukkelijk onderscheidt van de rest van het loon.

6.5. Daarnaast bevat het voorontwerp 64.114/1/V een reeks bijkomende voorwaarden (en bijgevolg: onderscheiden) in het kader van de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget. Zo worden criteria vastgesteld voor een “milieuvriendelijke bedrijfswagen” en worden (bepaalde) huisvestingskosten voor een woonplaats binnen een straal van vijf kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelijkgesteld met “duurzame vervoermiddelen” en de huisvestingskosten voor een woonplaats buiten die zone niet.¹³

d) Conclusie

7. Uit al hetgeen voorafgaat, 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 van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie. Tenzij voor de uit de ontworpen regeling voortvloeiende onderscheiden behandelingen een deugdelijke verantwoording te geven valt, die dan het best in de memorie van toelichting wordt opgenomen, dienen gelijke situaties gelijk en ongelijke situaties ongelijk te worden behandeld.

¹³ Deze mogelijkheid om het budget in te zetten voor huur- of intrestkosten aan de woning binnen een straal van vijf kilometer, doet naast eventuele gelijke-behandelingsvragen (met name waarom vijf kilometer en waarom enkel huur-/intrestkosten) ook nog, daargelaten de eventuele praktische vragen, de vraag rijzen wat de gevolgen zijn voor deze bestedingsmogelijkheid van verhuizingen of wisselende arbeidsplaatsen.

à l'égard du travailleur n'ayant pas de voiture de société mais qui entre bel et bien en ligne de compte pour en bénéficier, ne comportent cependant pas de conditions comparables lors du recrutement d'un travailleur.

Toujours est-il qu'en ce qui concerne l'allocation de mobilité, les conditions prévues par l'article 5, §§ 3 et 4, de l'avant-projet 64.114/1/V ne s'appliquent pas au recrutement d'un travailleur. Par conséquent, aucune condition relative au délai durant lequel le travailleur devait disposer d'une voiture de société auprès d'un employeur précédent ou devait pouvoir y prétendre, ne s'applique à l'égard de cette catégorie de travailleurs.

6.4. Il résulte également des explications fournies par le délégué concernant la portée de diverses dispositions des projets que certaines catégories comparables risquent d'être traitées différemment. Cette différenciation vaut en particulier pour les travailleurs qui ont droit à une voiture de société sur la base, soit, de leur catégorie de fonction, soit, d'un autre critère (voir le point 9.3) ainsi que pour les travailleurs qui reçoivent simplement, en échange d'une voiture de société, une rémunération à partir du moment où une disposition a été insérée dans le contrat de travail individuel indiquant le montant de cette somme mais où il n'est pas clairement établi, dans ce même contrat, quel montant correspond à cette partie de la rémunération et quel montant correspond au reste de celle-ci.

6.5. De surcroît, l'avant-projet 64.114/1/V comporte toute une série de conditions supplémentaires (et, partant, distinctes) dans le cadre des possibilités d'utilisation du budget mobilité. Ainsi, des critères sont fixés pour une “voiture de société respectueuse de l'environnement” et les frais (certains) frais de logement pour un domicile établi dans un rayon de cinq kilomètres du lieu habituel de travail sont assimilés à des “moyens de transport durables” tandis que les frais de logement pour un domicile établi en dehors de cette zone ne le sont pas¹³.

d) Conclusion

7. Il convient de relever de ce qui précède 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 constitutionnels d'égalité et de non-discrimination. À moins que les différences de traitement qui découlent du régime en projet puissent être adéquatement justifiées, ce qu'il serait alors préférable de mentionner dans l'exposé des motifs, il faut appliquer un même traitement à des situations identiques et un traitement différent à des situations qui ne le sont pas.

¹³ Indépendamment de possibles questions pratiques et outre d'éventuels problèmes d'égalité de traitement (en l'occurrence, pourquoi cinq kilomètres et pourquoi uniquement des frais de location/charges d'intérêt), cette possibilité de consacrer le budget aux frais de location ou aux charges d'intérêt du logement situé dans un rayon de cinq kilomètres, soulève encore en sus la question des répercussions de déménagements ou de changements de lieux de travail sur cette faculté d'utilisation du budget mobilité.

De problemen die zijn vastgesteld met betrekking tot het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, lijken minstens ten dele te volgen uit het gegeven dat bedrijfswagens genieten van een gunstig regime, dat het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, en dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget een aantrekkelijk alternatief moeten bieden voor bedrijfswagens. Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, werd daarbij tevens de doelstelling geuit dat de regeling voor de overheid budget-neutraal zou zijn.¹⁴

Het maken van beleidskeuzes met het oog op het bereiken van de betrokken doelstellingen¹⁵ komt toe aan de wetgever en niet aan de Raad van State. Bovendien maakt de regeling inzake bedrijfswagens als dusdanig niet het voorwerp uit van de voorliggende ontwerpen. Dat neemt evenwel niet weg dat de wetgever erover dient te waken dat de geldende wetgeving, in haar geheel, steeds verenigbaar is met het beginsel van gelijke behandeling en niet-discriminatie. De verenigbaarheid met deze beginselen moet mede worden beoordeeld aan de hand van gewijzigde omstandigheden.¹⁶

B. OVERIGE ALGEMENE OPMERKINGEN

8. De hiernavolgende opmerking dient gelezen te worden onder voorbehoud van hetgeen reeds werd opgemerkt omtrent het beginsel van gelijke behandeling en niet-discriminatie.

9. De mogelijkheid om de mobiliteitsvergoeding of het mobiliteitsbudget toe te kennen aan een werknemer zonder bedrijfswagen die wel voor een bedrijfswagen in aanmerking komt, geeft aanleiding tot enkele vragen.

9.1. Het ontworpen artikel 4, § 5, van de wet van 30 maart 2018 (artikel 2 van het voorontwerp 64.113/1/V) en artikel 4, § 5, van het voorontwerp 64.114/1/V bepalen dat “in aanmerking [komen] voor een bedrijfswagen: werknemers die bij aanwerving, na een bevordering, of bij functieverandering, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet”. Artikel 3, § 2, 4°, van het voorontwerp 64.114/1/V definieert het bedrijfswagenbeleid als “de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen”.¹⁷

Gevraagd waaruit het “geldende bedrijfswagenbeleid” kan blijken, antwoordde de gemachtigde:

“Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de car policy en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten.”

¹⁴ *Parl. St.*, Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 37.

¹⁵ Zie o.m. randnummer 5.

¹⁶ GwH 21 januari 1998, nr. 5/1998, B.7; GwH 20 mei 1998, nr. 53/98, B.6-B.7.2.

¹⁷ De wet van 30 maart 2018 bevat geen dergelijke definitie en het ontwerp 64 113 voorziet niet in de invoeging ervan.

Les problèmes qui ont été constatés en ce qui concerne le principe d'égalité et de non-discrimination, semblent découler, au moins partiellement, de la circonstance que des voitures de société bénéficient d'un régime favorable, que le statut avantageux existant pour les voitures de société est maintenu tel quel et que l'allocation de mobilité et le budget mobilité doivent procurer une solution attrayante aux voitures de société. En ce qui concerne l'allocation de mobilité, l'objectif également exprimé dans ce cadre est de faire en sorte que le dispositif soit neutre du point de vue budgétaire pour l'autorité¹⁴.

C'est au législateur et non au Conseil d'État qu'il appartient de faire des choix politiques en vue d'atteindre les objectifs concernés¹⁵. En outre, la réglementation relative aux voitures de société ne fait pas en soi l'objet des présents projets. Il n'en demeure toutefois pas moins que le législateur doit veiller à ce que la législation en vigueur se concilie toujours et en tous points avec le principe d'égalité de traitement et de non-discrimination. La conciliation avec ces principes doit notamment s'apprécier au regard des circonstances modifiées¹⁶.

B. AUTRES OBSERVATIONS GÉNÉRALES

8. C'est sous la réserve des considérations qui ont été exposées à propos du principe d'égalité de traitement et de non-discrimination qu'on prendra connaissance de l'observation qui suit.

9. La possibilité d'octroyer l'allocation de mobilité ou le budget mobilité à un travailleur sans voiture de société mais qui entre en ligne de compte pour en bénéficier, soulève quelques questions.

9.1. L'article 4, § 5, en projet, de la loi du 30 mars 2018 (article 2 de l'avant-projet 64.113/1/V) et l'article 4, § 5, de l'avant-projet 64.114/1/V prévoient que “[s]ont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui, à la suite d'un engagement, d'une promotion, d'un changement de fonction, intègrent une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur”. L'article 3, § 2, 4°, de l'avant-projet 64.114/1/V définit la politique relative aux voitures de société comme “les règles fixées par l'employeur qui régissent les conditions d'octroi et d'utilisation de la voiture de société”¹⁷.

Interrogé quant au fait de savoir quels documents peuvent attester de la “politique relative aux voitures de société en vigueur”, le délégué a répondu:

“Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de car policy en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten”.

¹⁴ *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54/2838/1, p. 37.

¹⁵ Voir entre autres le point 5.

¹⁶ C.C., 21 janvier 1998, n° 5/1998, B.7; C.C., 20 mai 1998, n° 53/98, B.6-B.7.2.

¹⁷ La loi du 30 mars 2018 ne comporte pas une telle définition et le projet 64 113 ne prévoit pas d'insérer celle-ci.

9.2. Omtrent de hypothese waarin het bedrijfswagenbeleid niet voorziet in een bedrijfswagen op basis van “functiecategorie” (zoals vermeld in artikel 4, § 5, van de ontworpen regelingen) maar de werkgever op basis van andere criteria¹⁸ een bedrijfswagen toekent verklaarde de gemachtigde:

“In dat geval gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsvergoeding.”

9.3. Gevraagd wat de werknemer moet (of kan) inruilen voor een mobiliteitsvergoeding of een mobiliteitsbudget indien hij niet over een bedrijfswagen beschikt en hoe de waarde hiervan wordt begrensd, antwoordde de gemachtigde:

“Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij leaseformules) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.

In al deze gevallen zal de mobiliteitsvergoeding berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een leasebudget per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.

Het is niet zo dat een deel van het loon kan worden geherkwalificeerd: artikel 14, zoals gewijzigd door art 6 van het ontwerp [64 113], blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsvergoeding mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon: wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen.”

Wat dit laatste aspect betreft, bevestigde de gemachtigde dat, indien er als alternatief voor een bedrijfswagen gewoon loon wordt toegekend, dat gedeelte van het loon wel degelijk kan worden omgezet in een mobiliteitsvergoeding of een mobiliteitsbudget:

“Dat is correct, zij het dat dergelijke omzetting alleen mogelijk is als de toekenning van extra loon als alternatief voor de bedrijfswagen, blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst, zoals *in fine* bepaald in artikel 14 zoals gewijzigd door artikel 6 van ontwerp 64 113 en in artikel 15 voor wat betreft het mobiliteitsbudget.”

9.4. Er dient te worden opgemerkt dat, daar gelaten de eventuele vragen die deze antwoorden opwerpen in het licht van het gelijkheidsbeginsel (zie randnummer 6.4), het zinvol

9.2. Quant à l'hypothèse dans laquelle la politique relative aux voitures de société ne prévoit pas d'accorder un véhicule sur la base d'une "catégorie de fonction" (notion figurant à l'article 4, § 5, des dispositifs en projet) mais où l'employeur en accorde un sur la base d'autres critères ¹⁸, le délégué a déclaré:

“In dat geval gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsvergoeding”.

9.3. Interrogé quant à la question de savoir ce que doit (ou peut) restituer le travailleur en vue d'obtenir une allocation de mobilité ou un budget mobilité s'il ne dispose pas d'une voiture de société et comment est plafonnée la valeur de cette allocation ou de ce budget, le délégué a répondu:

“Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij leaseformules) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.

In al deze gevallen zal de mobiliteitsvergoeding berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een leasebudget per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.

Het is niet zo dat een deel van het loon kan worden geherkwalificeerd: artikel 14, zoals gewijzigd door art 6 van het ontwerp [64 113], blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsvergoeding mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon: wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen”.

En ce qui concerne ce dernier aspect, le délégué a confirmé que, si une simple rémunération est accordée en contrepartie d'une voiture de société, cette partie de la rémunération peut effectivement être convertie en une allocation de mobilité ou un budget mobilité:

“Dat is correct, zij het dat dergelijke omzetting alleen mogelijk is als de toekenning van extra loon als alternatief voor de bedrijfswagen, blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst, zoals in fine bepaald in artikel 14 zoals gewijzigd door artikel 6 van ontwerp 64 113 en in artikel 15 voor wat betreft het mobiliteitsbudget”.

9.4. Il y a lieu d'observer qu'il semble opportun, abstraction faite d'éventuelles questions que suscitent, au regard du principe d'égalité (voir le point 6.4), ces réponses, de préciser tous

¹⁸ Men zou kunnen denken aan de afstand van het woon-werkverkeer, anciënniteit, de locatie van de klanten waarvoor de betrokken werknemer verantwoordelijk is, ...

¹⁸ On pourrait penser à la distance entre le domicile et le lieu de travail, à l'ancienneté, au lieu où se situent les clients dont le travailleur concerné est responsable, ...

lijkt om een en ander te verduidelijken in de tekst van de ontworpen regelingen zelf of minstens in de memories van toelichting bij de voorontwerpen.

C. BIJZONDERE OPMERKINGEN

Voorontwerp 64.113/1/V

Artikel 3

10. Het ontworpen artikel 5, § 3/1, derde lid, van de wet van 30 maart 2018 bepaalt dat het eerste lid (dat voorwaarden bevat inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer reeds in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen) niet van toepassing is “in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor de inwerkingtreding van deze wet”.

De gemachtigde verklaarde hieromtrent:

“De bedoeling van deze maatregel is te vermijden dat zodra het ontwerp van kracht wordt, alle werknemers die reeds in dienst zijn, ineens een zgn. bevordering of functiewijziging bekomen, om vervolgens in aanmerking te komen. Wel werd geoordeeld dat effectieve bevorderingen of functiewijzigingen, die reeds zijn ingegaan voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, niet dienen uitgesloten te worden: de waarschijnlijkheid dat het gaat om een papieren promotie, werd in die gevallen m.a.w. verwaarloosbaar geacht.”

De betrokken bepaling wordt door het voorontwerp ingevoegd in de wet van 30 maart 2018, die reeds met ingang van 1 januari 2018 in werking is getreden.

Hierop gewezen, stelde de gemachtigde voor om de betrokken bepaling derwijze aan te passen dat er sprake is van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor 1 oktober 2018.

Deze suggestie van de gemachtigde kan worden bijgetreden.

Voorontwerp 64.114/1/V

Opschrift

11. Rekening houdende met de aanbevelingen inzake wetgevingstechniek¹⁹ is een correcter opschrift “wet tot wijziging van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 wat de mobiliteitsvergoeding betreft en van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van de mobiliteitsvergoeding” (of “wet 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”).

¹⁹ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, aanbeveling nr. 14 en formules F 1-2-2 en 1-2-3, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

ces points dans le texte même des dispositifs en projet ou, à tout le moins, dans les exposés des motifs des avant-projets.

C. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Avant-projet 64.113/1/V

Article 3

10. L'article 5, § 3/1, alinéa 3, en projet, de la loi du 30 mars 2018 dispose que l'alinéa 1^{er} (qui comporte des conditions en ce qui concerne le délai durant lequel le travailleur entrait déjà en ligne de compte pour bénéficier d'une voiture de société) ne s'applique pas “en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant l'entrée en vigueur de la présente loi”.

Le délégué a déclaré à ce sujet:

“De bedoeling van deze maatregel is te vermijden dat zodra het ontwerp van kracht wordt, alle werknemers die reeds in dienst zijn, ineens een zgn. bevordering of functiewijziging bekomen, om vervolgens in aanmerking te komen. Wel werd geoordeeld dat effectieve bevorderingen of functiewijzigingen, die reeds zijn ingegaan voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, niet dienen uitgesloten te worden: de waarschijnlijkheid dat het gaat om een papieren promotie, werd in die gevallen m.a.w. verwaarloosbaar geacht”.

L'avant-projet insère la disposition concernée dans la loi du 30 mars 2018 qui est déjà entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Son attention ayant été attirée sur ce point, le délégué a proposé d'adapter la disposition concernée pour qu'il soit question d'une promotion ou d'un changement de fonction ayant eu lieu avant le 1^{er} octobre 2018.

On peut se rallier à cette suggestion du délégué.

Avant-projet 64.114/1/V

Intitulé

11. Compte tenu des recommandations en matière de légistique¹⁹, il serait plus exact de libeller l'intitulé “loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne l'allocation de mobilité et modifiant la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité” (ou “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”).

¹⁹ *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, recommandation n° 14 et formules F 1-2-2 et 1-2-3, à consulter sur le site internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be).

Artikel 3

12. In artikel 3, § 1, 3°, b), 2), van het voorontwerp wordt een uitzondering op de vereiste inzake emissienormen gemaakt voor “einde reeksen”.

Gevraagd wat onder dat begrip moet worden verstaan, antwoordde de gemachtigde:

“Met “einde reeksen” worden auto’s en of modellen bedoeld welke niet meer worden geproduceerd maar die zich wel nog in de voorraad bevinden van de verkopers en distributeurs.”

Dit dient bij voorkeur uit de tekst van het voorontwerp zelf, of minstens uit de memorie van toelichting te blijken.

De gemachtigde verantwoordde de uitzondering voor einde reeksen als volgt:

“Zonder deze uitzondering bestaat het risico dat veel concessiehouders, op het moment dat de emissienorm verstrengt, hun stockwagens niet langer verkocht krijgen”.

Er dient te worden opgemerkt dat het niet vanzelfsprekend is dat deze uitzondering, in het licht van de door het voorontwerp beoogde doelstellingen, als zijnde pertinent kan worden beschouwd.²⁰

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Chantal BAMPS

Article 3

12. L'article 3, § 1^{er}, 3°, b), 2), de l'avant-projet, prévoit une exception aux exigences relatives aux normes d'émission pour les “fins de série”.

Interrogé à propos de la portée de cette notion, le délégué a répondu:

“Met “einde reeksen” worden auto’s en of modellen bedoeld welke niet meer worden geproduceerd maar die zich wel nog in de voorraad bevinden van de verkopers en distributeurs”.

Cette précision résultera de préférence du texte de l'avant-projet lui-même ou, à tout le moins, de l'exposé des motifs.

Le délégué a justifié l'exception pour les fins de série comme suit:

“Zonder deze uitzondering bestaat het risico dat veel concessiehouders, op het moment dat de emissienorm verstrengt, hun stockwagens niet langer verkocht krijgen”.

Il convient de noter qu'il ne tombe pas sous le sens de pouvoir considérer cette exception comme pertinente au regard des objectifs poursuivis par l'avant-projet²⁰.

Le greffier,

Greet VERBERCKMOES

Le président,

Chantal BAMPS

²⁰ Zie randnummer 5.

²⁰ Voir le point 5.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Werk, van de minister van Sociale Zaken, van de minister van Financiën, van de minister van Mobiliteit en van de minister van kmo's,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Werk, de minister van Sociale Zaken, de minister van Financiën, de minister van Mobiliteit en de minister van kmo's zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepaling****Artikel 1**

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

HOOFDSTUK 2

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

Art. 1/1

In artikel 3, eerste lid, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt een bepaling onder 6° ingevoegd, luidende:

“6° bedrijfswagenbeleid: de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen.”

Art. 2

Artikel 4 van dezelfde wet, wordt aangevuld met de paragrafen 4 en 5, luidende:

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Emploi, de la ministre des Affaires sociales, du ministre des Finances, du ministre de la Mobilité et du ministre des PME,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Emploi, la ministre des Affaires sociales, le ministre des Finances, le ministre de la Mobilité et le ministre des PME sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Disposition introductive****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 2

**Modifications de la loi du 30 mars 2018
concernant l'instauration
d'une allocation de mobilité**

Art. 1/1

L'article 3, alinéa 1^{er}, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est complété par un 6°, rédigé comme suit:

“6° politique relative aux voitures de société: les règles fixées par l'employeur qui régissent les conditions d'octroi et d'utilisation de la voiture de société.”

Art. 2

L'article 4 de la même loi, est complété par les paragraphes 4 et 5, rédigés comme suit:

“§ 4. De werkgever kan enkel een mobiliteits-vergoeding toekennen aan werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen.

§ 5. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: werknemers die deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagen-beleid in een bedrijfswagen voorziet.”.

Art. 3

In artikel 5 van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden “om zijn bedrijfswagen in te ruilen” opgeheven;

2° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. De werkgever deelt de wijze waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend en het bedrag ervan op voorhand mee aan de werknemer.”;

3° in paragraaf 2, wordt de inleidende zin vervangen als volgt:

“§ 2. Een werknemer die beschikt over een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij.”;

4° de paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. Een werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, reeds minstens 12 maanden in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

Het eerste lid is niet van toepassing ter gelegenheid van de aanwerving van een werknemer.

Het eerste lid is evenmin van toepassing in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor 1 januari 2019.”.

“§ 4. L'employeur ne peut octroyer une allocation mobilité qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.

§ 5. Sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui font partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur.”.

Art. 3

Dans l'article 5 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots “restituer sa voiture de société contre” sont abrogés;

2° un paragraphe 1^{er}/1 est inséré, rédigé comme suit:

“§ 1^{er}/1. L'employeur communique préalablement au travailleur les modalités de calcul de l'allocation de mobilité et son montant.”;

3° dans le paragraphe 2, la phrase liminaire est remplacée comme suit:

“§ 2. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société ne peut faire une telle demande que si.”;

4° le paragraphe 3 est remplacé comme suit:

“§ 3. Un travailleur qui est éligible à une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il était éligible à une voiture de société auprès de l'employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il était éligible à une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1^{er}, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

L'alinéa 1^{er} n'est pas applicable à l'occasion de l'engagement du travailleur.

Les conditions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas non plus en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant le 1^{er} janvier 2019.”.

Art. 4

In artikel 9 van dezelfde wet, wordt paragraaf 3 vervangen als volgt:

“§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die én een mobiliteitsvergoeding ontvangt én een andere vergoeding of een voordeel voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling, maar die voorheen ook het voordeel van een bedrijfswagen genoot of het recht op een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling.”.

Art. 4/1

In artikel 10, § 3, van dezelfde wet, wordt een bepaling onder 3° ingevoegd, luidende:

“3° waarin de werknemer beschikt over een mobiliteitsbudget bedoeld in de wet van xxx 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.”.

Art. 5

In artikel 11, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “van de ingeleverde bedrijfswagen” vervangen door de woorden “van de ingeleverde bedrijfswagen of van de bedrijfswagen waarvoor men in aanmerking kwam”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden de woorden “geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen” vervangen door de woorden “of van de bedrijfswagen waarvoor de werknemer in aanmerking kwam, geheel of ten dele ten laste waren van de werkgever”;

3° in paragraaf 1, derde lid, worden de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid” vervangen door de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid”;

4° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, kan de mobiliteitsvergoeding bij een functieverandering of een bevordering worden verhoogd of verlaagd wanneer

Art. 4

Dans l'article 9 de la même loi, le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui reçoit actuellement à la fois une allocation de mobilité et une autre indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations, et qui précédemment bénéficiait aussi de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.”.

Art. 4/1

Dans l'article 10, § 3, de la même loi, un 3° est inséré, rédigé comme suit:

“3° au cours duquel le travailleur dispose d'un budget mobilité visé à la loi du xxx 2018 concernant l'instauration d'un budget mobilité.”.

Art. 5

Dans l'article 11, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots “de la voiture de société restituée” sont remplacés par les mots “de la voiture de société restituée ou de la voiture de société à laquelle on avait droit”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots “étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur,” sont remplacés par les mots “ou de la voiture de société à laquelle le travailleur était éligible, étaient, totalement ou partiellement, à charge de l'employeur,”;

3° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 10” sont remplacés par les mots “visée à l'article 36, § 2, alinéa 13”;

4° le paragraphe 3 est remplacé comme suit:

“§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, en cas de changement de fonction ou de promotion, l'allocation de mobilité peut être adaptée à la hausse

de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor het loonsysteem van de werkgever respectievelijk in een hogere of lagere bedrijfswagen voorziet.”.

Art. 6

Artikel 14, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt:

“Art. 14. Voor de toepassing van deze wet mag de mobiliteitsvergoeding niet worden toegekend ter gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij die al dan niet in aanmerking worden genomen voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst.”.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen van de Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Art. 7

In artikel 33ter, § 2, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het eerste en het tweede lid, die het derde lid wordt, wordt een nieuwe lid ingevoegd, luidende:

“Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geproorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van het in het eerste lid berekend jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding.”;

2° in het tweede lid ingevoegd bij de bepaling onder 1° van dit artikel, worden de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid” vervangen door de woorden “bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid”.

ou à la baisse lorsqu’en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d’une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l’employeur prévoit respectivement une voiture de société supérieure ou inférieure.”.

Art. 6

L’article 14, de la même loi, est remplacé comme suit:

“Art. 14. Pour l’application de la présente loi, l’allocation de mobilité ne peut pas être instaurée en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, à l’exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu’il ressort du contrat individuel de travail.”.

CHAPITRE 3

Modifications du Code des impôts sur les revenus 1992

Art. 7

À l’article 33ter, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992, inséré par la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

1° un nouvel alinéa est inséré entre l’alinéa 1^{er} et l’alinéa 2 actuel, qui devient l’alinéa 3, rédigé comme suit:

“Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle visée à l’article 36, § 2, alinéa 10, l’intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de l’avantage annuel imposable de l’allocation de mobilité calculé à l’alinéa 1^{er}.”;

2° dans l’alinéa 2, inséré par le 1° du présent article, les mots “visée à l’article 36, § 2, alinéa 10” sont remplacés par les mots “visée à l’article 36, § 2, alinéa 13”.

Art. 8

In artikel 38, § 1, vierde lid, van hetzelfde Wetboek, ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de woorden “van dezelfde werkgever” ingevoegd tussen de woorden “een mobiliteitsvergoeding” en het woord “ontvangt”.

HOOFDSTUK 5**Inwerkingtreding****Art. 9**

Artikelen 1/1, 2, 3, 4/1, 5, 1°, 2° en 4°, en 6 treden in werking op 1 januari 2019.

Artikelen 5, 3° en 7, 2° treden in werking op 1 januari 2020 en zijn van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

Art. 8

Dans l'article 38, § 1^{er}, alinéa 4, du même Code, inséré par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation mobilité, les mots “, du même employeur,” sont insérés entre les mots “le contribuable perçoit simultanément” et les mots “une allocation de mobilité”.

CHAPITRE 5**Entrée en vigueur****Art. 9**

Les articles 1/1, 2, 3, 4/1, 5, 1°, 2° et 4°, et 6 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Les articles 5, 3° et 7, 2° entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

Artikelen 4, 7, 1° en 8 treden in werking op 1 januari 2018.

Gegeven te Brussel, 2 december 2018

FILIP

VAN KONINGSWEGE :

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De minister van kmo's,

Denis DUCARME

Les articles 4, 7, 1° et 8, entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 2018

PHILIPPE

PAR LE ROI :

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le ministre des PME,

Denis DUCARME

Coördinatie van de artikelen

Basistekst

Aangepaste tekst

Hoofdstuk 2 – Wijzigingen van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

Artikel 3, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

(...).

(...).

Artikel 3, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

(...).

6° bedrijfswagenbeleid: de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen.

(...).

Artikel 4, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De invoering van een mobiliteitsvergoeding behoort tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever.

Eventuele voorwaarden die de werkgever hieraan wil verbinden, dienen bij de invoering van de mobiliteitsvergoeding ter kennis worden gebracht van alle werknemers.

§ 2. De werkgever kan dergelijke mobiliteitsvergoeding enkel invoeren indien hij reeds gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers.

§ 3. Paragraaf 2 is niet van toepassing op een werkgever die minder dan 36 maanden actief is op voorwaarde dat hij op het ogenblik van het invoeren van de mobiliteitsvergoeding één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking

Artikel 4, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De invoering van een mobiliteitsvergoeding behoort tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever.

Eventuele voorwaarden die de werkgever hieraan wil verbinden, dienen bij de invoering van de mobiliteitsvergoeding ter kennis worden gebracht van alle werknemers.

§ 2. De werkgever kan dergelijke mobiliteitsvergoeding enkel invoeren indien hij reeds gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers.

§ 3. Paragraaf 2 is niet van toepassing op een werkgever die minder dan 36 maanden actief is op voorwaarde dat hij op het ogenblik van het invoeren van de mobiliteitsvergoeding één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking

stelt van één of meerdere werknemers. De activiteit wordt geacht te zijn gestart:

- als de werkgever een rechtspersoon is, op datum van de neerlegging van de oprichtingsakte ter griffie van de rechtbank van koophandel of van een gelijkaardige registratieformaliteit in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte;
- als de werkgever een natuurlijk persoon is, op datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Wanneer de werkgever een vennootschap is waarvan de activiteit bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een andere rechtspersoon, wordt de vennootschap-werkgever geacht te zijn opgericht op het ogenblik van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen door die natuurlijke persoon, respectievelijk van de neerlegging van de oprichtingsakte van die andere rechtspersoon ter griffie van de rechtbank van koophandel of van het vervullen van een gelijkaardige registratieformaliteit door die natuurlijke persoon of andere rechtspersoon in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

Artikel 5, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. Binnen het kader en de voorwaarden van de mobiliteitsvergoeding dat de werkgever conform artikel 4 heeft ingevoerd, kan de werknemer een aanvraag richten aan de werkgever om zijn bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding.

stelt van één of meerdere werknemers. De activiteit wordt geacht te zijn gestart:

- als de werkgever een rechtspersoon is, op datum van de neerlegging van de oprichtingsakte ter griffie van de rechtbank van koophandel of van een gelijkaardige registratieformaliteit in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte;
- als de werkgever een natuurlijk persoon is, op datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Wanneer de werkgever een vennootschap is waarvan de activiteit bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een andere rechtspersoon, wordt de vennootschap-werkgever geacht te zijn opgericht op het ogenblik van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen door die natuurlijke persoon, respectievelijk van de neerlegging van de oprichtingsakte van die andere rechtspersoon ter griffie van de rechtbank van koophandel of van het vervullen van een gelijkaardige registratieformaliteit door die natuurlijke persoon of andere rechtspersoon in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

§ 4. De werkgever kan enkel een mobiliteits-vergoeding toekennen aan werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen.

§ 5. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: werknemers die deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet.

Artikel 5, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. Binnen het kader en de voorwaarden van de mobiliteitsvergoeding dat de werkgever conform artikel 4 heeft ingevoerd, kan de werknemer een aanvraag richten aan de werkgever (...) voor een mobiliteitsvergoeding.

§ 2. De werknemer kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

§ 3. Ter gelegenheid van de indiensttreding van een werknemer gelden de voorwaarden van § 2 niet in de volgende gevallen:

1° indien hij bij zijn vorige werkgever reeds de mobiliteitsvergoeding had verkregen. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om deze mobiliteitsvergoeding verder te zetten;

2° indien hij bij zijn vorige werkgever in de loop van 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag reeds 12 maanden over een bedrijfswagen heeft beschikt en minstens drie maanden ononderbroken onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen. De periode van 36 maanden bedoeld in § 2, 2°, is niet van toepassing wanneer de vorige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3;

3° indien hij bij zijn vorige werkgever over een bedrijfswagen heeft beschikt tijdens een periode van minder dan 12 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval, na kennisgeving aan zijn nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na de indiensttreding, deze periode bij de nieuwe werkgever

§ 1/1. De werkgever deelt de wijze waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend en het bedrag ervan op voorhand mee aan de werknemer.

§ 2. Een werknemer die beschikt over een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

§ 3. Een werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, reeds minstens 12 maanden in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

verderzetten en vervolledigen, waarna hij aan de nieuwe werkgever een aanvraag kan richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen.

Deze mogelijkheid de mobiliteitsvergoeding te behouden en verder te zetten bij de nieuwe werkgever is afhankelijk van een beslissing van deze werkgever, bedoeld in artikelen 4, 6 en 7.

§ 4. De aanvraag van de mobiliteitsvergoeding door de werknemer gebeurt schriftelijk.

§ 5. De Koning bepaalt de nadere regels volgens dewelke de inlichtingen die noodzakelijk zijn voor de toepassing van paragraaf 3, door de werknemer aan zijn nieuwe werkgever worden bezorgd.

Artikel 9, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsvergoeding verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9° a) en b) en 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die voorheen het voordeel van een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op één van de genoemde vrijstellingen.

Het eerste lid is niet van toepassing ter gelegenheid van de aanwerving van een werknemer.

Het eerste lid is evenmin van toepassing in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor 1 januari 2019.

§ 4. De aanvraag van de mobiliteitsvergoeding door de werknemer gebeurt schriftelijk.

§ 5. De Koning bepaalt de nadere regels volgens dewelke de inlichtingen die noodzakelijk zijn voor de toepassing van paragraaf 3, door de werknemer aan zijn nieuwe werkgever worden bezorgd.

Artikel 9, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsvergoeding verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9° a) en b) en 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die én een mobiliteitsvergoeding ontvangt én een andere vergoeding of een voordeel voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling, maar die voorheen ook het voordeel van een bedrijfswagen genoot of het recht op een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van de mobiliteitsvergoeding een einde neemt.

Artikel 10, § 3 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 3. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding eindigt uiterlijk de eerste dag van de maand:

1° waarin de werknemer een functie uitoefent waarvoor geen bedrijfswagen is voorzien in het loonsysteem van de werkgever;

2° waarin de werknemer opnieuw beschikt over een bedrijfswagen of, in geval van paragraaf 2, opnieuw beschikt over minstens hetzelfde aantal bedrijfswagens als voorheen.

de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling.

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van de mobiliteitsvergoeding een einde neemt.

Artikel 10, § 3 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 3. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding eindigt uiterlijk de eerste dag van de maand:

1° waarin de werknemer een functie uitoefent waarvoor geen bedrijfswagen is voorzien in het loonsysteem van de werkgever;

2° waarin de werknemer opnieuw beschikt over een bedrijfswagen of, in geval van paragraaf 2, opnieuw beschikt over minstens hetzelfde aantal bedrijfswagens als voorheen.

3° waarin de werknemer beschikt over een mobiliteitsbudget bedoeld in de wet van xxx 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.

Artikel 11, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De mobiliteitsvergoeding bestaat uit een geldbedrag dat overeenstemt met de waarde op jaarbasis van het gebruiksvoordeel van de ingeleverde bedrijfswagen.

De waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen wordt vastgesteld op 20 pct. van zes zevenen van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. Wanneer de brandstofkosten

Artikel 11, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

§ 1. De mobiliteitsvergoeding bestaat uit een geldbedrag dat overeenstemt met de waarde op jaarbasis van het gebruiksvoordeel ***van de ingeleverde bedrijfswagen of van de bedrijfswagen waarvoor men in aanmerking kwam.***

De waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen wordt vastgesteld op 20 pct. van zes zevenen van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. Wanneer de brandstofkosten

verbonden met het persoonlijk gebruik van het ingeruilde voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct. van zes zevenenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

(...)

§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, is deze waardebepaling een vast gegeven dat niet wordt beïnvloed door welke wijzigingen dan ook tijdens de loopbaan van de werknemer.

§ 4. De in aanmerking genomen cataloguswaarde wordt vermeld in de in artikel 7 bedoelde overeenkomst.

Artikel 14, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

Voor de toepassing van deze wet mag de toekenning van de bedrijfswagen die ingeruild werd voor de mobiliteitsvergoeding niet gekoppeld geweest zijn aan een gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid.

verbonden met het persoonlijk gebruik van het ingeruilde voertuig **of van de bedrijfswagen waarvoor de werknemer in aanmerking kwam, geheel of ten dele ten laste waren van de werkgever**, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct. van zes zevenenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage **bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid**¹, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

(...)

§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, kan de mobiliteitsvergoeding bij een functieverandering of een bevordering worden verhoogd of verlaagd wanneer de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor het loonsysteem van de werkgever respectievelijk in een hogere of lagere bedrijfswagen voorziet.

§ 4. De in aanmerking genomen cataloguswaarde wordt vermeld in de in artikel 7 bedoelde overeenkomst.

Artikel 14, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

Voor de toepassing van deze wet mag de mobiliteitsvergoeding niet worden toegekend ter gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij die al dan niet in aanmerking worden genomen voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die

¹ De wijziging treedt in werking op 1 januari 2020 en is van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst.

Hoofdstuk 3 – Wijzigingen van de Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

Artikel 33ter, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. Wanneer de terbeschikkingstelling voor persoonlijk gebruik van een in artikel 65 bedoeld voertuig wordt vervangen door een mobiliteitsvergoeding, bedoeld in de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, vormt deze mobiliteits-vergoeding een belastbaar voordeel.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 is het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding die is vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, gelijk aan 4 procent van zes zeven van de cataloguswaarde van de ingerulde bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, en zonder dat het voordeel lager kan zijn dan het bedrag bedoeld in artikel 36, § 2, negende lid.

Het in deze paragraaf bedoelde bedrag van het voordeel wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig artikel 12 van dezelfde wet van 30 maart 2018.

(...).

Artikel 33ter, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. Wanneer de terbeschikkingstelling voor persoonlijk gebruik van een in artikel 65 bedoeld voertuig wordt vervangen door een mobiliteitsvergoeding, bedoeld in de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, vormt deze mobiliteits-vergoeding een belastbaar voordeel.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 is het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding die is vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, gelijk aan 4 procent van zes zeven van de cataloguswaarde van de ingerulde bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, en zonder dat het voordeel lager kan zijn dan het bedrag bedoeld in artikel 36, § 2, negende lid.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage [bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid][bedoeld in artikel 36, § 2, dertiende lid]¹, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van het in het eerste lid berekend jaarlijkse belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding.

Het in deze paragraaf bedoelde bedrag van het voordeel wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig artikel 12 van dezelfde wet van 30 maart 2018.

(...).

¹ De wijziging treedt in werking op 1 januari 2020 en is van toepassing vanaf aanslagjaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020.

Artikel 38, § 1, vierde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.

Artikel 38, § 1, vierde lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding **van dezelfde werkgever** ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.

Coordination des articles

Texte de base

Texte de base adapté au projet

Chapitre 2 – Modifications de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité

Article 3, de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

(...)

(...).

Article 4, de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité

§ 1^{er}. L’instauration d’une allocation de mobilité relève de la compétence de décision exclusive de l’employeur.

Les conditions éventuelles que l’employeur veut y lier doivent être portées à la connaissance de tous les travailleurs à l’occasion de l’introduction de l’allocation de mobilité.

§ 2. L’employeur ne peut instaurer une telle allocation de mobilité que s’il a déjà mis à disposition d’un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période ininterrompue d’au moins 36 mois précédant immédiatement l’instauration de l’allocation de mobilité.

§ 3. Le paragraphe 2 n’est pas applicable à un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois à condition qu’il mette, au moment de l’instauration de l’allocation mobilité, à disposition d’un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société. L’activité est censée avoir débuté:

Article 3, de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

(...)

6° *politique relative aux voitures de société : les règles fixées par l’employeur qui régissent les conditions d’octroi et d’utilisation de la voiture de société.*

(...).

Article 4, de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité

§ 1^{er}. L’instauration d’une allocation de mobilité relève de la compétence de décision exclusive de l’employeur.

Les conditions éventuelles que l’employeur veut y lier doivent être portées à la connaissance de tous les travailleurs à l’occasion de l’introduction de l’allocation de mobilité.

§ 2. L’employeur ne peut instaurer une telle allocation de mobilité que s’il a déjà mis à disposition d’un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période ininterrompue d’au moins 36 mois précédant immédiatement l’instauration de l’allocation de mobilité.

§ 3. Le paragraphe 2 n’est pas applicable à un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois à condition qu’il mette, au moment de l’instauration de l’allocation mobilité, à disposition d’un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société. L’activité est censée avoir débuté:

- lorsque l'employeur est une personne morale, à la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de commerce ou d'une formalité similaire dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen;

- lorsque l'employeur est une personne physique, à la date de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises.

Lorsque l'employeur est une société dont l'activité consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une autre personne morale, la société-employeur est censée être constituée respectivement au moment de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises de cette personne physique, ou au moment du dépôt de l'acte de constitution de cette autre personne morale au greffe du tribunal de commerce ou de l'accomplissement d'une formalité d'enregistrement similaire par une personne physique ou par une autre personne morale dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen.

- lorsque l'employeur est une personne morale, à la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de commerce ou d'une formalité similaire dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen;

- lorsque l'employeur est une personne physique, à la date de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises.

Lorsque l'employeur est une société dont l'activité consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une autre personne morale, la société-employeur est censée être constituée respectivement au moment de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises de cette personne physique, ou au moment du dépôt de l'acte de constitution de cette autre personne morale au greffe du tribunal de commerce ou de l'accomplissement d'une formalité d'enregistrement similaire par une personne physique ou par une autre personne morale dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen.

§ 4. *L'employeur ne peut octroyer une allocation mobilité qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.*

§ 5. *Sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui font partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur.*

Article 5, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. Dans le cadre et aux conditions de l'allocation de mobilité instaurée par l'employeur conformément à l'article 4, le travailleur peut adresser une demande à l'employeur pour restituer sa voiture de société contre une allocation de mobilité.

Article 5, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. Dans le cadre et aux conditions de l'allocation de mobilité instaurée par l'employeur conformément à l'article 4, le travailleur peut adresser une demande à l'employeur pour (...) une allocation de mobilité.

§ 1/1. *L'employeur communique préalablement au travailleur les modalités*

§ 2. Le travailleur ne peut faire une telle demande que si :

1° au moment de la demande, il dispose auprès de l'employeur actuel d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption ; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d'une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1^{er}, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

§ 3. Lors de l'entrée en service d'un travailleur, les conditions du § 2 ne s'appliquent pas dans les cas suivants:

1° lorsqu'il bénéficiait déjà de l'allocation de mobilité auprès de son précédent employeur. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard 1 mois après son entrée en service, une demande pour poursuivre cette allocation de mobilité;

2° lorsqu'il a déjà disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande, dont au moins trois mois consécutifs précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard un mois après son entrée en service, une demande pour obtenir l'allocation de mobilité. La période de 36 mois visée au § 2, 2°, n'est pas applicable lorsque le précédent employeur est un employeur visé à l'article 4, § 3;

3° lorsqu'il a disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant une période inférieure à 12 mois précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas, après en avoir informé son nouvel employeur au plus tard un mois après son entrée en service, poursuivre et compléter cette période auprès du nouvel employeur, après quoi il peut adresser une demande au nouvel employeur pour obtenir l'allocation de mobilité.

de calcul de l'allocation de mobilité et son montant.

§ 2. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il dispose auprès de l'employeur actuel d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption ; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d'une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1^{er}, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

§ 3. Un travailleur qui est éligible à une voiture de société ne peut faire une telle demande que si :

1° au moment de la demande, il était éligible à une voiture de société auprès de l'employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption ; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il était éligible à une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1^{er}, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

Cette possibilité de conserver et poursuivre l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est subordonnée à une décision de cet employeur, visée aux articles 4, 6 et 7.

§ 4. La demande de l'allocation de mobilité par le travailleur est faite par écrit.

§ 5. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles le travailleur fournit au nouvel employeur les informations nécessaires à l'application du paragraphe 3.

Article 9, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'une allocation de mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, a) et b) et 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. La disposition du paragraphe 1^{er} est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui précédemment bénéficiait de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur et récupèrent leur force obligatoire

L'alinéa 1^{er} n'est pas applicable à l'occasion de l'engagement du travailleur.

Les conditions de l'alinéa 1^{er} ne s'appliquent pas non plus en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant le 1^{er} janvier 2019.

§ 4. La demande de l'allocation de mobilité par le travailleur est faite par écrit.

§ 5. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles le travailleur fournit au nouvel employeur les informations nécessaires à l'application du paragraphe 3.

Article 9, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'une allocation de mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, a) et b) et 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 2. La disposition du paragraphe 1^{er} est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1^{er} n'est pas applicable au travailleur qui reçoit à la fois une allocation de mobilité et une autre indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations, et qui précédemment bénéficiait aussi de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur et récupèrent leur force obligatoire

depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi d'une allocation de mobilité se termine.

Article 10, § 3, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 3. L'octroi de l'allocation de mobilité cesse au plus tard le premier jour du mois :

1° au cours duquel le travailleur exerce une fonction pour laquelle aucune voiture de société n'est prévue dans le système salarial de l'employeur ;

2° au cours duquel le travailleur dispose à nouveau d'une voiture de société ou, dans le cas visé au paragraphe 2, dispose à nouveau du même nombre de voitures de société que précédemment.

depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi d'une allocation de mobilité se termine.

Article 10, § 3, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 3. L'octroi de l'allocation de mobilité cesse au plus tard le premier jour du mois :

1° au cours duquel le travailleur exerce une fonction pour laquelle aucune voiture de société n'est prévue dans le système salarial de l'employeur ;

2° au cours duquel le travailleur dispose à nouveau d'une voiture de société ou, dans le cas visé au paragraphe 2, dispose à nouveau du même nombre de voitures de société que précédemment ;

3° au cours duquel le travailleur dispose d'un budget mobilité visé à la loi du xxx 2018 concernant l'instauration d'un budget mobilité.

Article 11, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. L'allocation de mobilité consiste en une somme d'argent qui correspond à la valeur, sur base annuelle, de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée.

La valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société est fixée à 20 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société ; la valeur de catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992. Lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule restitué étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur, la valeur de l'avantage de l'utilisation est fixée à 24 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société.

Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle

Article 11, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

§ 1^{er}. L'allocation de mobilité consiste en une somme d'argent qui correspond à la valeur, sur base annuelle, de l'avantage de l'utilisation ***de la voiture de société restituée ou de la voiture de société à laquelle on avait droit.***

La valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société est fixée à 20 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société ; la valeur de catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, du Code des impôts sur les revenus 1992. Lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule restitué ***ou de la voiture de société à laquelle le travailleur était éligible, étaient, totalement ou partiellement, à charge de l'employeur,*** la valeur de l'avantage de l'utilisation est fixée à 24 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société.

Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle

visée à l'article 36, § 2, alinéa 10, du même Code, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société déterminée à l'alinéa 2.

(...)

§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, cette valorisation est une donnée fixe, qui n'est pas influencée par quelque modification que ce soit au cours de la carrière du travailleur.

§ 4. La valeur catalogue prise en compte est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

visée à l'article 36, § 2, alinéa 13¹, du même Code, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société déterminée à l'alinéa 2.

(...)

§ 3. Sans préjudice de l'application de l'article 12, en cas de changement de fonction ou de promotion, l'allocation de mobilité peut être adaptée à la hausse ou à la baisse lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l'employeur prévoit respectivement une voiture de société supérieure ou inférieure.

§ 4. La valeur catalogue prise en compte est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

Article 14, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

Pour l'application de la présente loi, l'attribution de la voiture de société restituée contre l'allocation de mobilité ne peut pas être liée à un remplacement ou une conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, pris en considération ou non pour la sécurité sociale.

Article 14, de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

Pour l'application de la présente loi, l'allocation de mobilité ne peut pas être instaurée en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, à l'exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu'il ressort du contrat individuel de travail.

Chapitre 3 – Modifications du Code des impôts sur les revenus 1992

Article 33ter, du Code des impôts sur les revenus 1992

Article 33ter, du Code des impôts sur les revenus 1992

¹ La modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

§ 1^{er}. Lorsque la mise à disposition pour utilisation personnelle d'un véhicule visé à l'article 65 est remplacée par une allocation de mobilité, visée par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, cette allocation de mobilité constitue un avantage imposable.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, l'avantage annuel imposable de l'allocation de mobilité déterminé conformément à l'article 11 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est égal à 4 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société restituée, la valeur catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, et sans que l'avantage ne puisse être inférieur au montant visé à l'article 36, § 2, alinéa 9.

Le montant de l'avantage visé au présent paragraphe est indexé annuellement, conformément à l'article 12 de la même loi du 30 mars 2018.

(...).

Article 38, § 1^{er}, alinéa 4, du Code des impôts sur les revenus 1992

Les exonérations visées à l'alinéa 1^{er}, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables lorsque le contribuable perçoit simultanément une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration

§ 1^{er}. Lorsque la mise à disposition pour utilisation personnelle d'un véhicule visé à l'article 65 est remplacée par une allocation de mobilité, visée par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, cette allocation de mobilité constitue un avantage imposable.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, l'avantage annuel imposable de l'allocation de mobilité déterminé conformément à l'article 11 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est égal à 4 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société restituée, la valeur catalogue étant déterminée conformément à l'article 36, § 2, alinéa 2, et sans que l'avantage ne puisse être inférieur au montant visé à l'article 36, § 2, alinéa 9.

Lorsque le travailleur payait pour sa voiture de société restituée une intervention personnelle [visée à l'article 36, § 2, alinéa 10][visée à l'article 36, § 2, alinéa 13]¹, l'intervention personnelle, payée pendant le dernier mois avant la restitution de la voiture de société et proratisée sur base annuelle, est portée en diminution de l'avantage annuel imposable de l'allocation de mobilité calculé à l'alinéa 1^{er}.

Le montant de l'avantage visé au présent paragraphe est indexé annuellement, conformément à l'article 12 de la même loi du 30 mars 2018.

(...).

Article 38, § 1^{er}, alinéa 4, du Code des impôts sur les revenus 1992

Les exonérations visées à l'alinéa 1^{er}, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables lorsque le contribuable perçoit simultanément, **du même employeur**, une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018

¹ La modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1^{er} janvier 2020.

d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi.

concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi.



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.095

CRB 2018-2400 DEF
CO 1000Gemeenschappelijke Raadszitting van 25 september 2018

Invoering van een mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding

X X X

3.015

Inbehandelingneming

Bij brief van 27 juli 2018 werd de Nationale Arbeidsraad door mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, om advies gevraagd over, enerzijds, het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en, anderzijds, het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Op 13 september 2018 namen vertegenwoordigers van de fiscale administratie en van de RSZ deel aan de vergadering van de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget, die door de dagelijkse besturen van de Raden belast werd met de behandeling van deze adviesvraag, om toelichting te geven bij de genoemde wetsontwerpen en bij de pistes die ze overwogen om de toepassing van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget op te volgen.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget tijdens haar vergaderingen van 13 en 21 september 2018 het onderstaande advies opgesteld, dat op 25 september 2018 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Aangezien de inwerkingtreding van de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget reeds voorzien is op 1 oktober 2018, werd ervoor geopteerd een beknopt advies uit te brengen met aanbevelingen voor het wegwerken van een aantal belangrijke lacunes in de genoemde wetsontwerpen.

Advies

1 Concrete stappen richting duurzame(re) mobiliteit

§1. De Raden stellen vast dat er werd tegemoetgekomen aan de vraag die ze stelden in hun advies van 21 februari 2018¹ om naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget in te voeren. De Raden zijn immers van mening dat de invoering van een maatregel zoals het mobiliteitsbudget, die ze in hun advies van 7 april 2017² aanbevelen, noodzakelijk is om de doelstelling inzake duurzame mobiliteit werkelijk en efficiënt te bereiken. Het mobiliteitsbudget bevat immers een grotere stimulans om duurzamere mobiliteitskeuzes te maken. Bovendien moedigt het multimodaliteit aan en ontmoedigt het (para-)fiscaal het inruilen van een bedrijfswagen voor een privéwagen, wat niet het geval is bij een mobiliteitsvergoeding.

2 Fundamentele principiële lacunes in de wetsontwerpen wegwerken

§2. Op basis van de wetteksten die aan de Raden ter advies werden voorgelegd, zouden in België drie systemen van voordelen van alle aard (VAA) met betrekking tot de mobiliteit van autovoertuigen naast elkaar bestaan:

1. de bedrijfswagen stricto sensu (d.w.z. die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget);

¹ CRB-NAR Advies van 21 februari 2018 over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (CRB 2018-0540 DEF, NAR Advies n°2075).

² Advies van de CRB en de NAR dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

2. de mobiliteitsvergoeding (MV - Cash for Car);
 3. het mobiliteitsbudget (MB), waar een milieuvriendelijke bedrijfswagen deel kan van uitmaken.
- §3. Hieronder identificeren de Raden twee belangrijke principiële lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

2.1 De budgetneutraliteit van de twee nieuwe systemen (het MB en de MV zoals ze werd gewijzigd) garanderen

- §4. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017³ werden geformuleerd, moeten het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding volgens de Raden budgettair neutraal zijn voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en inkomsten van de sociale zekerheid). Vanuit deze optiek en gegeven hun responsabiliserende verantwoordelijkheid⁴ met het oog op het bewaren van het budgettair evenwicht van de RSZ-Globaal beheer, zijn de Raden van oordeel dat het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding geen aanleiding mogen geven tot nieuwe vormen van loonoptimalisatie.
- §5. De Raden herinneren aan het coherente en evenwichtige geheel van aanbevelingen die ze in hun bovengenoemd advies van 7 april 2017 formuleerden. Ze zijn van oordeel dat deze voorrang hadden moeten krijgen van de regering.

2.2 Het cumuleren van een mobiliteitsbudget en/of een mobiliteitsvergoeding en/of een bedrijfswagen die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget verbieden

- §6. De Raden vinden het jammer dat geen enkele van de antimisbruikmaatregelen die ze voorstelden in hun advies van 7 april 2017 werden overgenomen in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd.
- §7. Een essentiële antimisbruikmaatregel die de Raden opgenomen willen zien in de definitieve wetteksten is het verbod voor een werknemer om de drie verschillende systemen die worden vermeld in §2 te cumuleren. Dit betekent dat een werknemer die gebruik maakt van een van de drie systemen, geen gebruik kan maken van een van de twee andere. Mocht dat toch het geval zijn, dan zou het tweede of het derde systeem opnieuw als een nettoloon (om te zetten in een brutoloon) worden gekwalificeerd.

3 Technische lacunes in de wetsontwerpen wegwerken

- §8. Hieronder identificeren de Raden een aantal technische lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

³ Advies van de CRB en de NAR van 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

⁴ Krachtens artikel 23, §2 van de wet van 18 april 2017 houdende hervorming van de financiering van de sociale zekerheid.

3.1 Forfaits stipuleren voor de waardebepaling van de mobiliteitsvergoeding, de CO₂-solidariteitsbijdrage en het VAA van de “fictieve” bedrijfswagen

- §9. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor het inleveren van hun bedrijfswagen, wordt de mobiliteitsvergoeding bepaald op basis van de cataloguswaarde van de ingeleverde bedrijfswagen, zoals wordt gestipuleerd in artikel 11, §1 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.
- §10. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor de bedrijfswagen waarvoor ze in aanmerking komen, maar niet hebben gekozen, kan deze maatstaf echter niet worden gebruikt. De Raden merken op dat het wetsontwerp tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 niet in een alternatieve maatstaf heeft voorzien. Ze vragen dan ook om in de definitieve wettekst⁵ forfaits te stipuleren teneinde de waarde te kunnen bepalen van mobiliteitsvergoedingen, van de CO₂-solidariteitsbijdrage en van het VAA voor een “fictieve” bedrijfswagen.

3.2 Het uitvoerings-kb zo snel mogelijk uitvaardigen na raadpleging van de Raden

- §11. De Raden stellen vast dat het beheer van het mobiliteitsbudget tot uitvoering zal worden gebracht volgens de modaliteiten die door de Koning zijn bepaald bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad⁶.
- §12. De Raden vragen dat het uitvoerings-kb wordt opgesteld in overleg met de betrokken actoren die over ervaring op het terrein beschikken, opdat de toepassing ervan werkbaar is en voor de betrokken partijen niet tot bijkomende administratieve lasten leidt.
- §13. De Raden wensen te worden geraadpleegd over het ontwerp van uitvoerings-kb en vragen dat het zo spoedig mogelijk wordt uitvaardigd.

3.3 De opvolging en evaluatie van de twee nieuwe systemen voorschrijven en mogelijk maken

- §14. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017 werden geformuleerd, vinden de Raden het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget kunnen worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. In het licht van de verantwoordelijkheid van de sociale gesprekspartners in hun hoedanigheid van beheerder van de RSZ, zoals die door de huidige regering werd ingevoerd, dringen de Raden aan op dit essentiële punt om een begrotingsbeleid te kunnen voeren met volledige kennis van zaken en kennis van de gevolgen van dergelijke maatregelen. Daarnaast vragen ze eens te meer dat in het wetgevende en administratieve kader maatregelen worden opgenomen waardoor de RSZ en de fiscale administratie kunnen beschikken over de vereiste gegevens om de toepassing van de twee nieuwe systemen te kunnen opvolgen. De Raden wensen dat die gegevens hun ter beschikking gesteld worden.

⁵ Bedoeld wordt de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

⁶ Zie Artikel 9 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

- §15. De Raden nemen er akte van dat de evaluatie van het mobiliteitsbudget wel expliciet voorzien is⁷, maar die van de mobiliteitsvergoeding niet. Ze vragen dan ook om in de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding expliciet te voorzien op welke manier de mobiliteitsvergoeding statistisch en budgettair opgevolgd en geëvalueerd zal worden.
- §16. De Raden stellen vast dat de RSZ - in tegenstelling tot de fiscale administratie - wel reeds concrete pistes heeft uitgewerkt voor de opvolging van beide systemen. De Raden roepen de fiscale administratie op om eveneens pistes uit te werken voor de opvolging van beide systemen en om deze pistes met hen te bespreken.
- §17. Bovendien moet het door de Raden bepleite cumulatieverbod (zie §7) het mogelijk maken de administratieve opvolging van de toepassing van de systemen te vereenvoudigen.

4 De coherentie tussen wetgevende teksten garanderen

- §18. De Raden stellen met tevredenheid vast dat dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget een definitie van het begrip “milieuvriendelijke bedrijfswagen” bevat.
- §19. Voorts dringen zij aan op de noodzakelijke coherentie van de in de wettekst vermelde definities met andere geldende wetgeving.

5 De twee nieuwe systemen op 1 januari 2019 in werking laten treden

- §20. Ten slotte vragen de Raden dat het mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding allebei in werking treden op 1 januari 2019.

⁷ Zie artikel 28 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget



CONSEIL NATIONAL
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.095

CCE 2018-2400 DEF
CO 1000

Séance commune des Conseils du 25 septembre 2018

Instauration d'un budget mobilité et adaptation du dispositif de l'allocation de mobilité

X X X

3.015

Saisine

Par lettre du 27 juillet 2018, le Conseil national du Travail a reçu de la part de Madame Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, une demande d'avis portant, d'une part, sur le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité et, d'autre part, sur le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

Le 13 septembre 2018, des représentants de l'administration fiscale et de l'ONSS ont participé à la réunion de la sous-commission mixte « Budget mobilité », laquelle a été chargée par les Bureaux du Conseil central de l'économie et du Conseil national du Travail (ci-après « les Conseils ») du traitement de cette demande d'avis, afin de présenter les projets de loi précités et les pistes qu'ils envisagent pour assurer le suivi de la mise en oeuvre de l'allocation de mobilité et du budget mobilité.

Sur la base de cette présentation et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte « Budget mobilité » a élaboré l'avis ci-dessous lors de ses réunions des 13 et 21 septembre 2018, lequel a été approuvé le 25 septembre 2018 par la séance plénière commune des Conseils.

Étant donné que l'entrée en vigueur de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité est déjà prévue le 1er octobre 2018, il a été décidé de rendre un avis concis formulant des recommandations visant à éliminer quelques lacunes importantes dans les projets de loi précités.

Avis

1 Etapes concrètes vers une mobilité (plus) durable

- §1. Les Conseils constatent qu'il a été donné suite à la demande formulée dans leur avis du 21 février 2018¹, à savoir l'instauration d'un budget mobilité en complément de l'allocation de mobilité. Les Conseils estiment en effet que, pour atteindre réellement et efficacement l'objectif de mobilité durable, l'introduction d'une mesure telle que le budget mobilité recommandé dans leur avis du 7 avril 2017² est nécessaire. Le budget mobilité crée en effet une incitation plus grande à faire des choix de mobilité durable. Il encourage en outre la multimodalité et décourage (para-) fiscalement les travailleurs à échanger leur voiture de société pour une voiture privée, ce qui n'est pas le cas de l'allocation de mobilité.

2 Éliminer des lacunes fondamentales de principe dans les projets de loi

- §2. Sur la base des textes légaux soumis aux Conseils pour avis, il coexisterait, en Belgique, trois systèmes en matière d'avantages de toute nature (ATN) liés à la mobilité automobile :

1. la voiture de société, stricto sensu (càd. qui ne fait pas partie d'un budget mobilité) ;

¹ Avis CCE-CNT du 21 février 2018 sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (CCE 2018-0540 DEF, Avis CNT n° 2075)

² Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

2. l'allocation de mobilité (AM - Cash for Car);
3. le budget mobilité (BM) qui peut contenir une voiture de société respectueuse de l'environnement.

§3. Les Conseils identifient ci-après deux lacunes de principe importantes dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

2.1 Garantir la neutralité budgétaire des deux nouveaux systèmes (le BM et l'AM telle que modifiée)

§4. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017³, le budget mobilité et l'allocation de mobilité doivent, selon les Conseils, être neutres sur le plan budgétaire pour l'État (impôt des personnes, impôt des sociétés et recettes de la sécurité sociale). Dans cette optique et au vu de leur mission de responsabilisation⁴ dans le maintien de l'équilibre budgétaire de l'ONSS-Gestion globale, les Conseils estiment que le budget mobilité et l'allocation de mobilité ne peuvent pas donner lieu à de nouvelles formes d'optimisation salariale.

§5. Les Conseils rappellent l'ensemble cohérent et équilibré des recommandations qu'ils ont formulées dans leur avis susmentionné du 7 avril 2017. Ils estiment que celles-ci auraient dû être privilégiées par le gouvernement.

2.2 Interdire le cumul d'un budget mobilité et/ou d'une allocation de mobilité et/ou d'une voiture de société qui ne fait pas partie d'un budget mobilité

§6. Les Conseils déplorent qu'aucune des mesures anti-abus proposées dans leur avis du 7 avril 2017 n'ait été reprise dans les projets de loi soumis à leur avis.

§7. Une mesure anti-abus essentielle que les Conseils souhaitent voir figurer dans les textes de loi définitifs est l'interdiction pour un travailleur de cumuler les trois différents systèmes repris au §2. Cela signifie que, si un travailleur bénéficie de l'un des trois systèmes, il ne peut bénéficier de l'un des deux autres. Si tel était le cas, le 2ème ou 3ème système serait requalifié comme une rémunération (nette à convertir en brut).

3 Éliminer des lacunes techniques dans les projets de loi

§8. Les Conseils identifient ci-après un ensemble de lacunes techniques dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

³ Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

⁴ En vertu de l'article 23, §2 de la loi du 18 avril 2017 portant réforme du financement de la sécurité sociale.

3.1 Prévoir des forfaits pour déterminer la valeur de l'allocation de mobilité, de la cotisation de solidarité CO₂ et de l'ATN de la voiture de société « fictive »

- §9. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la restitution de leur voiture de société, l'allocation de mobilité est fixée sur la base de la valeur de catalogue de la voiture de société restituée, tel que stipulé à l'article 11, §1 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.
- §10. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre mais pour laquelle ils n'ont pas opté, ce critère ne peut cependant pas être utilisé. Les Conseils font remarquer que le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 ne prévoit pas de critère alternatif. Ils demandent dès lors que l'on prévoie dans le texte de loi définitif⁵ des forfaits permettant de déterminer la valeur des allocations de mobilité, de la cotisation de solidarité CO₂ et de l'ATN pour une voiture de société « fictive ».

3.2 Promulguer l'AR d'exécution dans les plus brefs délais après consultation des Conseils

- §11. Les Conseils constatent que la gestion du budget mobilité sera mise en œuvre selon les modalités déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres⁶.
- §12. Les Conseils demandent que l'AR d'exécution soit élaboré en concertation avec les acteurs concernés qui ont une expérience du terrain afin que l'application de celui-ci soit gérable et n'entraîne pas de charge administrative supplémentaire pour les parties concernées.
- §13. Les Conseils souhaitent être consultés sur le projet d'AR d'exécution et demandent qu'il soit promulgué dans les plus brefs délais.

3.3 Prévoir et rendre possible le suivi et l'évaluation des deux nouveaux systèmes

- §14. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017 susmentionné, les Conseils estiment qu'il est important que l'allocation de mobilité et le budget mobilité puissent être évalués et ajustés si nécessaire. À la lumière de la responsabilité des interlocuteurs sociaux en leur qualité de gestionnaires de l'ONSS telle qu'instaurée par le présent Gouvernement, les Conseils insistent sur ce point essentiel pour pouvoir mener une politique budgétaire en toute intelligence et connaissance des effets de telles mesures. En outre, ils demandent à nouveau que l'on prévoie dans le cadre législatif et administratif des mesures permettant à l'ONSS et à l'administration fiscale de disposer des données nécessaires pour assurer le suivi de l'application des deux nouveaux systèmes. Les Conseils souhaitent que ces données soient mises à leur disposition.

⁵ On entend ici la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

⁶ Voir l'article 9 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité

- §15. Les Conseils prennent acte du fait que l'évaluation du budget mobilité a été explicitement prévue⁷, mais pas celle de l'allocation de mobilité. Ils demandent par conséquent que la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité comporte une disposition sur la méthode de suivi et d'évaluation statistique et budgétaire de l'allocation de mobilité.
- §16. Les Conseils constatent que l'ONSS – contrairement à l'administration fiscale – a déjà élaboré des pistes concrètes pour le suivi des deux systèmes. Les Conseils appellent l'administration fiscale à élaborer également des pistes pour le suivi des deux systèmes et souhaitent discuter de ces pistes avec eux.
- §17. Par ailleurs, l'interdiction de cumul (cf. §7) prônée par les Conseils devrait permettre de simplifier le suivi administratif de l'application des systèmes.

4 Garantir la cohérence entre les législations

- §18. Les Conseils constatent avec satisfaction que le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité comporte une définition de la notion de « voiture respectueuse de l'environnement ».
- §19. Par ailleurs, ils insistent sur la nécessaire cohérence des définitions mentionnées dans le texte de loi avec les autres législations en vigueur.

5 Faire entrer en vigueur les deux nouveaux systèmes au 1^{er} janvier 2019

- §20. Enfin, les Conseils demandent que le budget mobilité et le dispositif adapté de l'allocation de mobilité entrent tous deux en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

⁷ Voir l'article 28 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité