

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 december 2017

WETSONTWERP
**betreffende de invoering van een
mobiliteitsvergoeding**

	Blz.
INHOUD	
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	45
Impactanalyse	59
Advies van de Raad van State	67
Wetsontwerp	84

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 décembre 2017

PROJET DE LOI
**concernant l'instauration d'une
allocation de mobilité**

	Pages
SOMMAIRE	
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	45
Analyse d'impact	63
Avis du Conseil d'Etat	67
Projet de loi	84

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

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

7584

De regering heeft dit wetsontwerp op 15 december 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 15 décembre 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 15 december 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 15 décembre 2017.

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 interpellations (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

Het wetsontwerp introduceert de mogelijkheid voor werk nemers die lang genoeg over een bedrijfs wagen beschikken, om deze in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding die hetzelfde fiscaal en sociaal voordeilig statuut kent als de bedrijfswagen. Ook werkgevers moeten lang genoeg bedrijfswagens ter beschikking hebben gesteld van één of meerdere werk nemers om de mobiliteitsvergoeding te kunnen opnemen in hun loonpakket. Voor alle partijen geldt er een principiële vrijheid. Werkgevers zijn niet verplicht om het stelsel in te voeren en werk nemers kunnen niet verplicht worden om hun bedrijfswagen in te leveren.

De mobiliteitsvergoeding is niet combineerbaar met verplaatsingsvergoedingen voor woon-werkverkeer en kan bovendien niet vooraf gegaan worden door een "salary sacrifice" of met andere woorden, een vermindering van het loon in ruil voor een bedrijfswagen.

De grootte van de mobiliteitsvergoeding wordt berekend op de catalogusprijs van de ingeleverde bedrijfswagen en wordt jaarlijks geïndexeerd. De mobiliteitsvergoeding zelf zal net zoals de bedrijfswagen onderworpen worden aan een solidariteitsbijdrage, is aftrekbaar voor de werkgever in dezelfde mate dat de kosten van de ingeleverde bedrijfswagen aftrekbaar waren en is bij de werknemer belastbaar ten behoeve van een bedrag dat vergelijkbaar is met het privé belastbaar voordeel auto.

RÉSUMÉ

Le projet de loi introduit la possibilité pour les travailleurs qui disposent depuis suffisamment longtemps d'une voiture de société de la restituer contre une allocation de mobilité qui connaît le même statut fiscal et social avantageux que celui de la voiture de société. Les employeurs également doivent avoir mis à disposition d'un ou plusieurs travailleurs des voitures de société depuis suffisamment longtemps pour pouvoir inclure dans leur paquet salarial l'allocation de mobilité. Pour toutes les parties, une liberté de principe s'applique. Les employeurs ne sont pas obligés d'instaurer le système, et les travailleurs ne peuvent pas être obligés de restituer leur voiture de société.

L'allocation de mobilité ne peut pas être combinée avec les indemnités de déplacement pour le trajet domicile-lieu de travail, et elle ne peut en outre pas avoir été préalablement accompagnée d'une réduction "salary sacrifice" ou, en d'autres termes, d'une réduction du salaire en échange d'une voiture de société.

L'ampleur de l'allocation de mobilité est calculée sur le prix catalogue de la voiture de société restituée, et est indexée annuellement. L'allocation de mobilité même sera, tout comme la voiture de société, soumise à une cotisation de solidarité, déductible pour l'employeur dans la même mesure que les frais de la voiture de société restituée étaient déductibles, et est imposable dans le chef du travailleur à concurrence d'un montant comparable à l'avantage imposable privé de la voiture.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

In het Regeerakkoord is voorzien dat de regering een wettelijk kader tot stand zou brengen waardoor de mobiliteitsvergoeding vlot en eenvoudig kan toegepast worden.

Onderhavig ontwerp is het voorstel van de regering om hier concreet gestalte aan te geven.

Het hoeft nog weinig betoog dat ons land met een mobiliteitsprobleem worstelt. Het mobiliteitsprobleem uit zich in belangrijke mate in het stilstaand wegverkeer en de belangrijke congestieproblematiek van de Belgische wegen. Nergens is de verkeerscongestie groter dan in België. De grootste files staan in de geografische ruit Gent-Antwerpen-Brussel en deze files nemen overhand toe.

De fileproblematiek in België heeft niet alleen een zware impact op de mobiliteits- en milieufacetten van onze samenleving maar ook op het welzijn van de burgers en op de Belgische economie.

Ook de Europese Commissie wijst in zijn rapport van 2016 over het economische en sociale beleid in de lidstaten op het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van broeikasgassen. België heeft zich wat dat betreft dan ook samen met zijn Europese partners geëngageerd om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 te reduceren met 40 pct. Het terugdringen van deze broeikasgassen en bijgevolg ook van de CO₂ uitstoot door auto's is ook in dat opzicht dus een belangrijke uitdaging.

Om op korte termijn iets te doen aan de prominente rol van de bedrijfswagen in België, moet er een alternatief geboden worden, dat op het vlak van de loonkost concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen. Alleen zo'n alternatief kan ervoor zorgen dat werknemers vrijwillig hun bedrijfswagen inruilen ten voordele van andere, meer duurzame, vervoersmiddelen.

De mobiliteitsvergoeding zoals het in dit ontwerp is uitgewerkt, groepeert de noodzakelijke kenmerken voor een dergelijk alternatief.

Om de verwachtingen in te lossen moet de mobiliteitsvergoeding over drie essentiële eigenschappen beschikken.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Il est prévu dans l'Accord de gouvernement que le gouvernement établirait un cadre légal grâce auquel l'allocation de mobilité pourra rapidement et simplement être appliquée.

Le présent projet est la proposition du gouvernement pour donner une forme concrète à cela.

Il est inutile de préciser que notre pays fait face à un problème de mobilité. Ce problème consiste en grande partie en une circulation routière bloquée et en un important problème de congestion des routes belges. La congestion routière n'est nulle part plus grande qu'en Belgique. Les files les plus importantes se situent dans la zone géographique de Gand-Anvers-Bruxelles et ces files ne cessent d'augmenter.

La problématique des files en Belgique n'a pas seulement un impact important sur les aspects de mobilité et d'environnement de notre société, mais également sur le bien-être des citoyens et sur l'économie belge.

La Commission européenne mentionne elle-aussi, dans son rapport de 2016 sur la politique économique et sociale au sein des États membres, la part du transport routier dans l'émission des gaz à effet de serre. La Belgique s'est engagée à ce sujet avec ses partenaires européens à réduire de 40 p.c. l'émission des gaz à effet de serre avant 2030. La réduction de ces gaz à effet de serre, et par conséquent également l'émission de CO₂ des voitures, est également de ce point de vue un enjeu majeur.

Pour faire quelque chose à court terme par rapport au rôle important de la voiture de société en Belgique, une alternative doit être proposée, qui peut entrer en concurrence avec la voiture de société sur le plan du coût des rémunérations. Seule une telle alternative peut veiller à ce que des travailleurs échangent volontairement leur voiture de société au profit d'autres moyens de transport, plus durables.

L'allocation de mobilité telle qu'élaborée dans le présent projet réunit les caractéristiques requises pour une telle alternative.

Pour répondre aux attentes, l'allocation de mobilité doit posséder trois caractéristiques essentielles.

Ten eerste, moet het volledig vrijwillig tot stand kunnen komen en moeten zowel de werkgevers als de werknemers volledig vrij kunnen kiezen of ze er al dan niet aan deelnemen.

Ten tweede, moet de mobiliteitsvergoeding een sociaal en fiscaal statuut krijgen dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen.

Ten derde moet het budgetneutraal zijn voor alle partijen: de werkgever, de werknemer en de overheid. Geen van hen mag enig substantieel nadeel of voordeel ondervinden ten gevolge van de keuze voor een mobiliteitsvergoeding.

Omdat de mobiliteitsvergoeding betrekking heeft op het arbeidsrecht, het sociaal zekerheidsrecht en het fiscaal recht, is voorliggend ontwerp opgevat als een autonome wet die de mobiliteitsvergoeding invoert en de vervanging van de bedrijfswagen door deze mobiliteitsvergoeding organiseert. Vanuit deze autonome wet worden ook de noodzakelijke aanpassingen gedaan aan wetten uit het arbeidsrecht, de sociale zekerheid en het Wetboek van de inkomstenbelastingen (WIB 92).

De suggestie van de Raad van State in haar advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 om de benaming "mobiliteitsvergoeding" te wijzigen in "inruilvergoeding" kan niet worden gevuld.

Een werknemer met een bedrijfswagen heeft immers een mobiliteitsvoordeel ten opzichte van een werknemer zonder bedrijfswagen. Wie derhalve zijn bedrijfswagen inlevert en zodoende dat mobiliteitsvoordeel verliest, zal de vergoeding die hij daarvoor ter compensatie ontvangt, per definitie dienen aan te wenden voor andere mobiliteitsoplossingen indien hij zich wenst te verplaatsen. De ontvangen vergoeding financiert namelijk alle verplaatsingen die voorheen met de bedrijfswagen werden gedaan en is dus onlosmakelijk verbonden met de mobiliteit in de brede zin van het woord.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

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

Premièrement, elle doit pouvoir être mise en place de façon totalement volontaire, et tant l'employeur que le travailleur doivent pouvoir choisir librement s'ils y participent ou non.

Deuxièmement, l'allocation de mobilité doit recevoir un statut social et fiscal concurrentiel avec celui de la voiture de société.

Troisièmement, l'allocation doit être neutre pour toutes les parties: l'employeur, le travailleur et l'autorité publique. Aucun d'entre eux ne peut trouver un désavantage ou un avantage substantiel suite au choix d'une allocation mobilité.

Parce que l'allocation de mobilité a trait au droit du travail, au droit de la sécurité sociale et au droit fiscal, le projet présenté est conçu comme une loi autonome instaurant l'allocation de mobilité et le remplacement de la voiture de société par cette allocation de mobilité. Via cette loi autonome sont aussi faites les adaptations nécessaires aux lois sociales, de sécurité sociale et au Code des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92).

La suggestion du Conseil d'État dans son avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, de modifier la dénomination d'"allocation de mobilité" en "allocation d'échange" ne peut être suivie.

Un travailleur avec une voiture de société a en effet un avantage de mobilité par rapport à un travailleur sans voiture de société. Par conséquent, celui qui restitue sa voiture de société et, ce faisant, perd cet avantage de mobilité, devra par définition consacrer l'indemnité qu'il reçoit en compensation de cette restitution pour d'autres solutions de mobilité s'il désire se déplacer. L'indemnité reçue finance notamment tous les déplacements qui étaient auparavant réalisés au moyen de la voiture de société et est donc indissolublement lié à la mobilité au sens large.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE I^{ER}

Disposition introductory

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.

HOOFDSTUK II		CHAPITRE II	
Algemene bepalingen		Dispositions générales	
Afdeling 1		Section 1^{re}	
<i>Toepassingsgebied</i>	Art. 2	<i>Champ d'application</i>	Art. 2
<p>De wet is van toepassing op alle werknemers die in het kader van hun loonsysteem het voordeel van een bedrijfswagen genieten.</p> <p>Het gaat daarbij concreet om alle personen die onder gezag, leiding en toezicht werken, al dan niet met een arbeidsovereenkomst, en zowel in de private als in de openbare sector.</p> <p>De fiscale indeling die aan de bezoldiging wordt gegeven, heeft geen invloed. Zo zal een werknemer die binnen dezelfde onderneming een gratis mandaat uitoefent als bestuurder, vallen onder het toepassingsgebied van deze wet terwijl zijn bezoldiging fiscaal beschouwd zal worden als bezoldiging van een bedrijfsleider.</p>		<p>La loi est applicable à tous les travailleurs qui bénéficient de l'avantage d'une voiture de société dans le cadre de leur système salarial.</p> <p>Il s'agit donc concrètement de toute personne qui travaille sous autorité, sous direction et sous surveillance, avec ou sans contrat de travail, tant dans le secteur privé que public.</p> <p>La qualification fiscale donnée à la rémunération n'a pas d'incidence. Ainsi, un travailleur qui exercerait au sein de la même entreprise un mandat gratuit d'administrateur tombe dans le champ d'application de la présente loi, alors que fiscalement sa rémunération sera qualifiée de rémunération de dirigeant d'entreprise.</p>	
Afdeling 2		Section 2	
<i>Definities</i>	Art. 3	<i>Définitions</i>	Art. 3
Dit artikel definieert enkele sleutelbegrippen van het ontwerp.		Le présent article définit quelques notions-clés du projet.	
<p>Bedrijfswagen: het begrip "bedrijfswagen" wordt als zodanig niet gebruikt in het fiscaal recht, het arbeidsrecht en het sociaal recht. Het begrip wordt daarom hier geïntroduceerd, temeer omdat het om het centrale begrip gaat in het gehele ontwerp. De bewoording ervan is duidelijk en is ontleend aan het sociaal recht, het fiscaal recht geeft dezelfde inhoud, maar anders verwoord. Om interpretatieverschillen te vermijden wordt er voor de rechtszekerheid verwezen naar artikel 65 WIB 92. Ook artikel 38, § 3quater, 1^o, derde lid, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, verwijst overigens naar dit artikel 65, WIB 92. Door uitdrukkelijk te voorzien dat het moet gaan om een voertuig waarvoor een voordeel van alle aard van toepassing is en waarvoor een solidariteitsbijdrage is verschuldigd door de werkgever vallen de lichte vrachtwagens, als utilitair voertuig, buiten deze definitie.</p> <p>Mobiliteitsvergoeding: de notie van de mobiliteitsvergoeding is volledig nieuw en de definitie is direct de</p>		<p>Voiture de société: la notion de "voiture de société" n'est en tant que telle pas utilisée en droit fiscal, en droit du travail ou en droit social. C'est pourquoi la notion est introduite ici, et ce d'autant plus qu'il s'agit de la notion centrale de tout le projet. Sa formulation est claire et est empruntée au droit social, le droit fiscal donnant le même contenu mais exprimé autrement. Pour éviter les différences, il est fait référence, par sécurité juridique, à l'article 65 CIR 92. L'article 38, § 3quater, 1^o, alinéa 3, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, renvoie par ailleurs également à cet article 65, CIR 92. En prévoyant expressément qu'il s'agit d'un véhicule pour lequel un avantage de toute nature s'applique et pour lequel une contribution de solidarité est due par l'employeur, les camionnettes, en tant que véhicule utilitaire, tombent donc en dehors de cette définition.</p> <p>Allocation de mobilité: la notion d'allocation de mobilité est entièrement neuve et la définition est directement</p>	

verwoording van de kern van het beleid, de essentie van de bedoeling van de wetgever.

Loonsysteem van de werkgever: hiermee wordt het globale loonbeleid bedoeld van de werkgever. Niet enkel de loonbarema's en geldpremies die al dan niet formeel zijn bepaald (sectorale cao's en huisbarema's), maar ook alle voordelen (al dan niet in natura) die de werknemer geniet, als tegenprestatie voor zijn arbeid. Het loonsysteem kan zowel formeel als informeel zijn. Het is in die context dat het gebruik van de bedrijfswagen als deel van het loonsysteem moet beschouwd worden.

Gebruik voor beroepsdoeleinden: kenmerkend aan een klassieke bedrijfswagen is dat hij doorgaans – juridisch gesproken – multifunctioneel wordt gebruikt, nl. zowel voor zuivere beroepsmatige verplaatsingen, als voor verplaatsingen van de woonplaats naar de overeengekomen plaats van tewerkstelling en voor zuivere privéverplaatsingen.

De bedoeling van de huidige wet is nu om een deel van het gebruik van de bedrijfswagen – nl. het zuivere privégebruik en de woon-werkverplaatsingen – om te zetten in een mobiliteitsvergoeding. Dat privégebruik moet dus afgesplitst worden van het beroepsmatige gebruik. Het is in die context dat ook het begrip verplaatsingsvergoeding nader wordt omschreven.

Er is rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017.

Afdeling 3

Invoering, toekenning en geldigheidsvooraarden van de mobiliteitsvergoeding

Art. 4

Een van de basisprincipes van dit wetsontwerp is het feit dat de mogelijkheid om de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsvergoeding volledig berust op de vrijwilligheid van beide partijen.

Paragraaf 1 van dit artikel bepaalt dan ook dat het initiatief tot het invoeren van een mobiliteitsvergoeding bij de werkgever berust. Hij beslist of hij al dan niet het systeem van mobiliteitsvergoeding zal invoeren. Het staat de werkgever ook vrij om dat in te voeren voor de hele onderneming, voor een bepaalde afdeling, of voor bepaalde categorieën werknemers.

la formulation du cœur de la politique, l'essence de l'objectif du législateur.

Système salarial de l'employeur: on entend par là l'ensemble de la politique salariale de l'employeur. Pas uniquement les barèmes salariaux et les primes en argent, déterminés de manière formelle ou non (CCT sectorielles, et barèmes internes), mais aussi tous les avantages (en nature ou non) dont le travailleur bénéficie en tant que contreprestation à son travail. Le système salarial peut donc être tant formel qu'informel. C'est dans ce contexte que l'utilisation de la voiture de société doit être considérée comme faisant partie du système salarial.

Utilisation à des fins professionnelles: la caractéristique d'une voiture de société classique est qu'elle est souvent utilisée de façon multifonctionnelle – juridiquement parlant, c'est-à-dire tant pour les déplacements purement professionnels, que pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail contractuel, que pour les déplacements purement privés.

L'objectif de la présente loi est de convertir une partie de l'utilisation de la voiture de société, à savoir l'usage purement privé et les déplacements domicile – lieu de travail, en une allocation de mobilité. Cette utilisation privée doit donc être séparée de l'utilisation professionnelle. C'est dans ce contexte que la notion d'indemnité de déplacement est précisée.

Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017.

Section 3

Instaurer, octroi et conditions de validité de l'allocation de mobilité

Art. 4

Un des principes de base du présent projet de loi est que la possibilité de remplacer la voiture de société par une allocation de mobilité repose entièrement sur la volonté des deux parties.

Le paragraphe 1^{er} de cet article dispose donc que l'initiative d'introduire une allocation de mobilité appartient à l'employeur. Il décide d'instaurer ou non l'allocation de mobilité. L'employeur est également libre de l'introduire pour toute l'entreprise, une partie de celle-ci, ou une catégorie de travailleurs.

Voorzien wordt wel dat als de werkgever voorwaarden wenst te verbinden aan de toeënkennung van een mobiliteitsvergoeding, hij deze bij de invoering van de mobiliteitsvergoeding kenbaar moet maken aan het personeel.

De introductie van de mobiliteitsvergoeding in het loonsysteem van de werkgever kan gebeuren op dezelfde manier als waarop de bedrijfswagen zelf werd ingevoerd binnen de onderneming. Dat kan dan een collectieve arbeidsovereenkomst of een individuele arbeidsovereenkomst zijn maar evenzeer via een zogenaamde "policy" die de kenmerken vertoont van een individuele arbeidsovereenkomst, en desgevallend kan het zelfs zonder verdere formalisering of m.a.w. via een gebruik worden geïntroduceerd.

Dat is een gewone toepassing van de hiërarchie van de rechtsbronnen en dit ontwerp wijkt daar niet van af.

De werkgever heeft voor alle duidelijkheid dus niet het recht om de bestaande arbeidsovereenkomsten eenzijdig te wijzigen. Dat gaat in tegen de geldende rechtsregels van het gemeen recht (artikel 1134 BW) en het arbeidsrecht (artikel 6 en artikel 25 wet van 3 juli 1978).

Van belang is wel dat de invoering én de toeënkennung van de mobiliteitsvergoeding door de werkgever op een niet-discriminatoire wijze gebeurt.

Gelet op het recente advies van de Raad van State van 21 maart 2017 m.b.t het wetsvoorstel "betreffende de vervanging van de ecocheques door een nettovergoeding" dient hier nader bij stilgestaan te worden.

De mogelijkheid om de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsvergoeding is – uit de aard van de zaak zelf – een situatie die ongelijke behandelingen van de werknemers tot gevolg heeft. Doorgaans hebben immers niet alle werknemers in een onderneming een bedrijfswagen. Daarnaast zal de mobiliteitsvergoeding, gelet op de principiële vrijheid van beide partijen, ook niet door alle werknemers – met een bedrijfswagen – aangevraagd worden, en tenslotte is de werkgever niet verplicht om op elke aanvraag in te gaan.

Een ongelijke behandeling is evenwel niet per definitie discriminatoir. Zowel de Europese kaderrichtlijn van 27 november 2000 als de anti-discriminatiewet van 10 mei 2007 die deze richtlijn heeft omgezet in Belgische wetgeving, voorzien immers geen algemeen verbod op een ongelijke behandeling maar wel een verbod op ongelijke behandeling op basis van een aantal wel omschreven criteria, met name, "leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke of syndicale overtuiging,

Il est envisagé que, si l'employeur souhaite fixer des conditions à l'allocation de mobilité, il doit informer le personnel lors de l'introduction de l'allocation de mobilité.

L'introduction de l'allocation de mobilité dans le système salarial de l'employeur peut se faire de la même façon que celle qui a introduit la voiture de société au sein de l'entreprise. Cela peut donc être une convention collective de travail ou un contrat de travail individuel, mais également via une "policy", qui présente les caractéristiques d'un contrat de travail individuel, et le cas échéant cela peut même être sans formalisation supplémentaire, ou en d'autres termes, être introduit via un usage.

C'est une application normale de la hiérarchie des sources de droit et le présent projet n'y déroge pas.

Pour être clair, l'employeur n'a donc pas le droit de modifier unilatéralement les contrats de travail existants. Cela va à l'encontre des règles juridiques en vigueur dans le droit commun (article 1134 C.civ.) et dans le droit du travail (article 6 et article 25 de la loi du 3 juillet 1978).

Il est toutefois important que l'instauration et l'attribution de l'allocation de mobilité par l'employeur se fasse de manière non-discriminatoire.

Vu le récent avis du Conseil d'État du 21 mars 2017 concernant la proposition de loi relative au remplacement des écochèques par une indemnité nette, il faut ici approfondir la réflexion.

La possibilité de remplacer la voiture de société par une allocation de mobilité est – par sa nature même – une situation qui a pour conséquence un traitement inégal des travailleurs. Habituellement tous les travailleurs dans une entreprise n'ont en effet pas une voiture de société. Par ailleurs, étant donné le principe de liberté des deux parties, l'allocation de mobilité ne sera pas demandée par tous les travailleurs – avec une voiture de société – et pour finir l'employeur n'est pas obligé de satisfaire à chaque demande.

Un traitement inégal n'est pas par définition discriminatoire. Tant la directive-cadre européenne du 27 novembre 2000 que la loi anti-discrimination du 10 mai 2007 qui a transposé cette directive dans la législation belge, ne prévoient en effet aucune interdiction générale d'un traitement inégal, mais bien une interdiction de traitement inégal sur base d'un nombre de critères bien définis, à savoir "l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la

taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, een handicap, een fysieke of genetische eigenschap of sociale afkomst".

Het gaat hier m.a.w. om een zogenaamde gesloten lijst van niet toegelaten motieven voor een ongelijke behandeling. Enkel een ongelijke behandeling op grond van een van deze motieven is niet toegelaten. Het ontwerp geeft evenwel geen aanknopingspunten die er kunnen op wijzen dat een van deze motieven in het spel is.

De wijze waarop de werkgever de wet toepast, zou echter wel aanleiding kunnen geven tot een vorm van indirecte vorm van discriminatie, bv. wanneer de toelating (of niet-toelating) om de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsvergoeding gebaseerd zou zijn op één van deze niet toegelaten criteria. Een dergelijke discriminatoire behandeling vindt dan evenwel zijn oorsprong in een foutieve toepassing van de wet en niet in een fout in de wetgeving zelf.

Verder bestaat er voor specifieke groepen van werknemers, specifieke regelgeving die een ongelijke behandeling moet voorkomen: voor vrouwelijke werknemers, werknemers met een deeltijdse arbeidsovereenkomst en met een arbeidsovereenkomst voor bepaalde duur.

In al deze gevallen is het echter de werkgever die het risico loopt indien hij deze wet toepast op een wijze die een van deze groepen van werknemers, direct of indirect, ongelijk behandelt. Voorliggend ontwerp zelf geeft daar geen aanleiding toe.

Een andere rechtsbron die wel aanleiding kan geven tot een kwalificatie van niet-toegelaten discriminatie, zijn de artikels 10 en 11 van de Grondwet en meer bepaald voor dit ontwerp artikel 172 dat bepaalt dat er inzake belastingen geen voorrechten kunnen worden ingevoerd.

In tegenstelling tot de vorige rechtsbronnen met een gesloten lijst van criteria, vormen deze artikels van de Grondwet een zgn. open lijst of m.a.w., elke vorm van ongelijke behandeling ongeacht het motief, is niet toegelaten. Het is het Grondwettelijk Hof dat hier de kijktlijnen trekt.

Deze rechtsbron heeft wel invloed op het huidige wetsontwerp.

De argumenten van het recente advies van de Raad van State betreffende het wetsvoorstel tot afschaffing van de ecocheques en hun vervanging door een nettovergoeding zijn een nuttige vergelijkingsbron.

conviction syndicale, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale".

Il s'agit ici en d'autres termes d'une liste fermée de motifs non autorisés pour un traitement inégal. Seul un traitement inégal sur base de un de ces motifs n'est pas autorisé. Le projet ne donne cependant aucun indice qui peut indiquer qu'un de ces motifs est ici en jeu.

La façon dont l'employeur applique la loi pourrait bien en réalité conduire à une forme indirecte de discrimination, par exemple lorsque l'autorisation (ou le refus) de remplacer la voiture de société par une allocation de mobilité pourrait se baser sur un de ces critères non autorisés. Un tel traitement discriminatoire trouve toutefois son origine dans une application fautive de la loi, et non dans une faute de la loi elle-même.

Ensuite, il existe pour des groupes spécifiques de travailleurs une réglementation spécifique qui doit empêcher un traitement inégal: pour les travailleuses, les travailleurs avec un contrat de travail à temps partiel et ceux avec un contrat de travail à durée déterminée.

Dans tous ces cas, c'est toutefois l'employeur qui court le risque s'il applique la présente loi d'une façon à traiter différemment, directement ou indirectement, un de ces groupes de travailleurs. Le projet soumis, en lui-même, ne donne pas lieu à ça.

Une autre source juridique qui peut mener à une qualification de discrimination interdite, sont les articles 10 et 11 de la Constitution, et plus précisément l'article 172 qui dispose qu'aucun privilège ne peut être établi en matière d'impôt.

Contrairement aux sources juridiques précédentes avec une liste fermée de critères, ces articles de la Constitution forment une liste ouverte ou en d'autres termes, toute forme de traitement inégal, peu importe le motif, n'est pas autorisé. C'est la Cour constitutionnelle qui en trace ici les contours.

Cette source juridique a bien une influence sur le projet de loi actuel.

Les arguments du récent avis du Conseil d'État concernant la proposition de loi supprimant les écochèques et les remplaçant par une indemnité nette sont une source utile de comparaison.

De Raad van State onderzocht de ongelijkheid in statuut van de cheques ten aanzien van het normale loon dat volledig aan sociale zekerheid en belastingen onderworpen is.

Volgens de Raad van State zorgen de wettelijke voorschriften op sociaal zekerheids- en fiscaal vlak met betrekking tot de toekenningsvooraarden van maaltijden ecocheques ervoor dat er een afdoende redelijke en objectieve verantwoording bestaat voor het voordeliger statuut op sociaal en fiscaal vlak bij de toekenning van die cheques.

Door de omzetting van die cheques in een nettovergoeding, in combinatie met de opheffing van die toekenningsvooraarden, valt die redelijke en objectieve verantwoording van het voordelige sociale en fiscale statuut weg. De werknemers kunnen deze nettovergoeding nu voor om het even welk doel gebruiken, terwijl de cheques slechts een welbepaald, doelgericht en beperkt gebruik toelieten. Er is geen verantwoording meer om deze loonvorm in geld anders en voordeliger te behandelen dan de rest van het loon in geld, aldus de Raad van State.

In het huidige wetsontwerp hebben we ook te maken met de omvorming van een niet-geldelijk voordeel met een gunstig sociaal en fiscaal statuut, naar een bedrag in geld dat hetzelfde voordelige statuut zou moeten behouden.

Naar de feiten toe gaat het hier dus om een gelijkaardige situatie maar in tegenstelling tot de omvorming van de cheques, is er hier wel degelijk sprake van een objectieve en redelijke verantwoording voor deze verschillende behandeling op sociaal en fiscaal vlak van het geldbedrag.

De omvorming van de bedrijfswagen naar een mobiliteitsvergoeding heeft als enig doel de werknemers (en werkgevers) ertoe aan te zetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer. Dat doel beantwoordt aan een huidig maatschappelijk probleem dat vrij acuut is. Het gaat daarbij dan niet alleen om de verkeerscongestie en de daarmee gepaard gaande economische schade, maar ook om de gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Het verminderen van het wagenpark in het verkeer, is daarvoor de enige oplossing. Het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, beantwoordt helemaal aan dat doel.

De enige aansporing die aan de werknemers kan gegeven worden om uit eigen beweging, geen wagen te gebruiken bij hun verplaatsingen is een financiële

Le Conseil d'État a examiné l'inégalité dans le statut des chèques à l'aune de la rémunération normale qui est soumise entièrement à la sécurité sociale et aux impôts.

Selon le Conseil d'État, les dispositions légales sur le plan de la sécurité sociale et de la fiscalité concernant les conditions d'octroi de chèques-repas et d'écochèques garantissent qu'une justification suffisamment raisonnable et objective existe pour le statut plus avantageux sur le plan social et fiscal de l'octroi de ces chèques.

Par la transformation de ces chèques en une indemnité nette, en combinaison avec la suppression de ces conditions d'octroi, la justification raisonnable et objective du statut social et fiscal avantageux disparaît. Les travailleurs peuvent désormais utiliser cette indemnité nette à n'importe quelle fin, tandis que les chèques n'autorisent qu'une utilisation bien déterminée, limitée et orientée. Il n'y a plus de justification pour traiter différemment et de manière plus avantageuse cette forme de rémunération en argent que le reste de la rémunération en argent, selon le Conseil d'État.

Dans le projet de loi actuel, nous avons aussi à faire à une conversion d'un avantage non monétaire avec un statut social et fiscal avantageux en un montant en argent qui devrait garder le même statut avantageux.

Au vu des faits, il s'agit ici donc d'une situation comparable mais contrairement à la conversion des chèques, il est bien ici sérieusement question d'une justification objective et raisonnable pour ce traitement différent sur le plan social et fiscal du montant en argent.

La conversion de la voiture de société en une allocation de mobilité a pour unique but d'inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation. Ce but répond à un problème de société actuel très aigu. Il s'agit non seulement de la congestion du trafic et du préjudice économique qui l'accompagne, mais également des problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, entre autres par les particules fines qu'elles émettent. La diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème. Oter des voitures de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif.

Le seul encouragement qui peut être donné aux travailleurs pour qu'ils n'utilisent, de leur propre initiative, aucune voiture pour leurs déplacements, est un

prikkel. Aan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding hetzelfde sociale en fiscale gunstige statuut geven, zorgt ervoor dat de werknemer niet meer louter en alleen omwille van dit voordelige statuut gehecht blijft aan zijn bedrijfswagen. De mobiliteitsvergoeding geeft hem immers hetzelfde sociaal en fiscaal voordeel zodat hij ongedwongen kan opteren voor alternatieve vervoersmodi.

In theorie zou een werknemer zijn mobiliteitsvergoeding wel kunnen aanwenden om daarmee een privéwagen aan te schaffen voor zijn woon-werkverplaatsingen, wat het aantal auto's op de baan dan niet zou verminderen, maar in de praktijk acht de Regering een dergelijke besteding van de mobiliteitsvergoeding weinig waarschijnlijk.

Een werknemer met een bedrijfswagen heeft er immers weinig belang bij om deze in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding en vervolgens zelf alle kosten te gaan dragen die verbonden zijn aan een privé wagen. Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt namelijk berekend op basis van de catalogusprijs, zonder rekening te houden met de bijkomende kosten. De mobiliteitsvergoeding is m.a.w. niet van dien aard dat het de aankoop van een privéwagen en tevens alle bijkomende kosten dekt voor een werknemer.

Het totaal van die kosten, waaronder de aankoop, financiering, onderhoud, omnium verzekering, brandstof, pechverhelping, winterbanden enz. ligt privé immers hoger dan voor een werkgever die doorgaans fleetkortingen en andere collectieve voordelen kan genieten. Bovendien zijn die autokosten privé fiscaal dan niet aftrekbaar en kan er evenmin een deel van de btw gerecupereerd worden.

Het feit dat een mobiliteitsvergoeding ten allen tijde, bijv. bij een promotie, terug kan worden omgezet in een bedrijfswagen, zoals de Raad van State opmerkt, verhindert op zich ook niet dat deze vergoeding, zolang ze wordt genoten, gebruikt wordt voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Zolang de vergoeding wordt ontvangen, is er immers een bedrijfswagen minder en zal de werknemer zich op een alternatieve wijze dienen te verplaatsen.

Bovendien is de kans ook reëel dat een werknemer die gedurende een aantal jaren een mobiliteitsvergoeding geniet en daarvan de voordelen inziet, er bij een promotie die recht geeft op een bedrijfswagen, de voorkeur aangeeft zijn mobiliteitsvergoeding te behouden in ruil voor eventuele andere tegemoetkomingen dan een bedrijfswagen.

incitant financier. Accorder le même statut social et fiscal favorable au montant de l'allocation de mobilité assure que le travailleur ne reste pas attaché à sa voiture de société purement et simplement en raison de ce statut avantageux. L'allocation de mobilité lui donne en effet le même avantage social et fiscal de telle sorte qu'il peut spontanément opter pour des modes de transport alternatifs.

En théorie, un travailleur pourrait très bien consacrer son allocation de mobilité à l'acquisition d'une voiture privée pour des déplacements domicile-lieu de travail, ce qui ne diminuerait alors pas le nombre de voitures sur les routes. Mais le gouvernement considère une telle affectation de l'allocation de mobilité peu probable.

Un travailleur avec une voiture de société a en effet peu d'intérêt à la restituer contre une allocation de mobilité et ensuite supporter lui-même tous les frais liés à une voiture privée, car l'allocation de mobilité telle que calculée par le présent projet se base sur la valeur catalogue du véhicule, sans tenir compte des frais accessoires. Elle n'est donc pas en mesure de couvrir pour le travailleur l'acquisition d'un nouveau véhicule, avec tous les frais liés.

Par ailleurs, l'ensemble de ces frais, dont l'achat, le financement, l'entretien, l'assurance omnium, le carburant, le service d'assistance, les pneus hivers, etc., sont en effet plus élevés pour un particulier que pour un employeur qui peut bénéficier généralement de réduction pour son parc automobile et d'autres avantages collectifs. En outre, ces frais de voiture privés ne sont pas fiscalement déductibles et il n'est pas non plus possible de récupérer une partie de la TVA.

Le fait que, comme le remarque le Conseil d'État, une allocation de mobilité puisse à tout moment, par exemple à l'occasion d'une promotion, être reconvertisse en une voiture de société n'empêche pas en soi que cette indemnité, aussi longtemps qu'on en bénéficie, soit utilisée pour des solutions de mobilité durables. Aussi longtemps que l'indemnité est perçue, il y a en effet une voiture de société en moins, et le travailleur devra se déplacer d'une façon alternative.

De plus, la chance est réelle qu'un travailleur qui bénéficie durant un nombre d'années d'une allocation de mobilité et qui y reconnaît un avantage, préfère, à l'occasion d'une promotion lui donnant droit à une voiture de société, conserver son allocation de mobilité en échange d'éventuelles autres compensations qu'une voiture de société.

Het doel van de invoering van een mobiliteitsvergoeding, met name minder auto's op de weg, wordt zo ook onrechtstreeks bewerkstelligd.

Het feit dat mogelijkerwijze alleen die werknemers die sneller met het openbaar vervoer dan met de wagen op het werk geraken, geneigd zullen zijn om hun bedrijfswagen in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding, zoals de Raad van State opmerkt, doet volgens de Regering op zich geen afbreuk aan de doelstelling van de mobiliteitsvergoeding, integendeel. Als het in eerste instantie net die categorie werknemers zijn die opteren voor een mobiliteitsvergoeding, is er ook een onmiddellijk voordeel op het vlak van de mobiliteit door het van de baan halen van die bedrijfwagens.

Daarnaast zijn er ook nog de werknemers die niet zullen opteren voor het openbaar vervoer maar voor andere oplossingen zoals o.m. de al dan niet elektrische fiets, de speed pedelec, de al dan niet elektrische scooter, de deelfietsen en tal van andere mogelijkheden waaronder eventueel ook dichter bij het werk gaan wonen en de mobiliteitsvergoeding aldus gebruiken voor de kosten die gepaard gaan met die verhuis.

De Regering wenst immers op te merken dat het niet de bedoeling is om alle bedrijfwagens van de baan te halen, gelet dat velen daarvan ook beroepsmatig worden gebruikt voor werk-werkverplaatsingen. Het doel is daarentegen wel om zoveel mogelijk bedrijfwagens die alleen of hoofdzakelijk gebruikt worden voor woon-werkverkeer van de weg te halen.

Het feit overigens dat dit ontwerp principieel uitgaat van de onverenigbaarheid van de mobiliteitsvergoeding met een tussenkomst van de werkgever in de kosten van verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van te-werkstelling, noopt de werknemer die zijn bedrijfswagen heeft ingeruild, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk te gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen, te financieren. Er is m.a.w. een duidelijk verband tussen de mobiliteitsvergoeding en alternatieve duurzame vervoersmodi. Om dezelfde reden voorziet het ontwerp (artikel 23) ook in het opheffen van het gunstige fiscale statuut van de verplaatsingsvergoedingen voor de werknemers met een mobiliteitsvergoeding die zich alsnog met een eigen wagen zouden verplaatsen.

Werknemers met een mobiliteitsvergoeding kunnen *de facto* m.a.w. niet anders dan dit budget te gebruiken om hun verplaatsingen zelf te financieren. Het fiscaal en sociaal gunstige regime van de mobiliteitsvergoeding zet hen er bovendien extra toe aan die verplaatsingen ook op een duurzame wijze te doen.

L'objectif de l'instauration d'une allocation de mobilité, à savoir moins de voitures sur les routes, est ainsi obtenue indirectement.

Le fait que, éventuellement, seuls les travailleurs rejoignant leur lieu de travail plus rapidement en transport en commun qu'en voiture seront enclins à restituer leur voiture de société contre une allocation de mobilité, comme le remarque le Conseil d'État, ne porte aucunement atteinte selon le gouvernement à l'objectif de l'allocation de mobilité, au contraire. Comme c'est justement avant tout cette catégorie de travailleurs qui opte pour une allocation de mobilité, il y a aussi un avantage immédiat sur le plan de la mobilité en ôtant de la circulation ces voitures de société.

En outre, il y a aussi des travailleurs qui n'opteront pas pour le transport public, mais pour d'autres solutions, comme par exemple les vélos (électriques ou non), le *speed pedelec*, les scooters (électriques ou non), les vélos partagés et de nombreuses autres possibilités, comme éventuellement se rapprocher du lieu de travail, et utiliser l'allocation de mobilité pour les frais liés à ce déménagement.

Le gouvernement souhaite en effet souligner que le but n'est pas de retirer toutes les voitures de société de la circulation, étant donné que beaucoup d'entre elles sont aussi utilisées professionnellement pour des déplacements entre différents lieux de travail. Le but est au contraire de retirer de la route le plus de voitures de société possible qui sont uniquement ou principalement utilisées pour des trajets domicile-lieu de travail.

Le fait par ailleurs que le présent projet se fonde en principe sur l'incompatibilité de l'allocation de mobilité avec une intervention de l'employeur dans les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail, oblige le travailleur qui a restitué sa voiture de société à utiliser effectivement son allocation de mobilité pour financer ses déplacements domicile – lieu de travail. Il y a, en d'autres termes, un lien clair entre l'allocation de mobilité et des modes de transport alternatifs durables. Pour les mêmes raisons, le projet prévoit également (article 23) l'abrogation du statut fiscal favorable des indemnités de déplacement pour les travailleurs avec une allocation de mobilité qui se déplaceraient encore avec leur propre voiture.

En d'autres termes, les travailleurs avec une allocation de mobilité ne peuvent *de facto* pas utiliser cette allocation autrement que pour financer eux-mêmes leurs déplacements. Le régime fiscal et social favorable de l'allocation de mobilité les incite encore plus à effectuer ces déplacements également de manière durable.

Volgens de Raad van State is er dienaangaande geen afdoende verschil met gewoon loon, omdat er redelijkerwijze moet van uitgegaan worden dat dit *de facto* ook deels wordt gebruikt voor verplaatsingen. Volgens de Regering is er niettemin een wezenlijk verschil.

Een mobiliteitsvergoeding kan met name alleen genoten worden door een werknemer die voordien een bedrijfswagen had en zijn verplaatsingen dan ook zo goed als allemaal maakte met die bedrijfswagen. Zijn gewone loon kon hij besteden naar goeddunken, maar diende alleszins niet gebruikt te worden voor verplaatsingen.

Levert een werknemer zijn bedrijfswagen in, dan ontvangt hij daarvoor een mobiliteitsvergoeding die per definitie zal dienen aangewend te worden voor zijn verplaatsingen, gelet dat hij nu geen bedrijfswagen meer heeft. Aan welke alternatieve vervoersmodi de mobiliteitsvergoeding precies dient besteed te worden, wordt niet geregeld in dit ontwerp omdat de Regering er vanuit gaat dat iedere werknemer zelf het beste geplaatst is om het voor hem meest geschikte alternatief te vinden en omdat geen afbreuk wenst gedaan te worden aan de keuzevrijheid van die werknemer.

Het is m.a.w. niet zeker aan welke vervoersmodi de mobiliteitsvergoeding precies zal besteed worden, maar dat het onder meer zal gebruikt worden om voortaan verplaatsingen mee te financieren die voordien met de bedrijfswagen werden gemaakt, is wel zo goed als zeker. Het gewone loon van de werknemer, blijft net zoals voorheen te besteden naar goeddunken maar hoeft niet gebruikt te worden voor de financiering van zijn verplaatsingen want daarvoor geniet hij reeds de mobiliteitsvergoeding.

Dat er ingevolge het voorgaande dan een onderscheid is met een werknemer zonder mobiliteitsvergoeding omdat die *de facto* zijn gewone loon ook voor een deel zal gebruiken voor zijn verplaatsingen, terwijl dit gewone loon wel een veel minder gunstig fiscaal en sociaal statuut kent, is op zich correct maar dat onderscheid is niet het gevolg van dit ontwerp.

Het onderscheid tussen een werknemer met en een werknemer zonder mobiliteitsvergoeding, is immers een voortzetting van het onderscheid tussen werknemers met en werknemers zonder bedrijfswagen en dat laatste vindt zijn oorsprong in de loonpolitiek van de werkgever. Niet elke werknemer heeft een bedrijfswagen en werknemers hebben ook niet allemaal hetzelfde loon.

Selon le Conseil d'État, il n'y a à cet égard pas de différence suffisante avec un salaire ordinaire, parce qu'il faut raisonnablement supposer que ce salaire est aussi *de facto* partiellement utilisé pour des déplacements. Pour le gouvernement, il y a néanmoins une différence substantielle.

Un travailleur ne peut bénéficier d'une allocation de mobilité que si auparavant il avait une voiture de société et qu'il réalisait ses déplacements presque totalement à l'aide de cette voiture de société. Il pouvait disposer de son salaire ordinaire comme bon lui semblait, mais devait certainement ne pas l'utiliser pour des déplacements.

Si un travailleur restitue sa voiture de société, il reçoit alors pour cela une allocation de mobilité qui, par définition, devra notamment être consacrée à ses déplacements, étant donné qu'il n'a plus de voiture de société. Quant à savoir pour quels modes de transport alternatifs l'allocation de mobilité doit précisément être consacrée, le projet ne le réglemente pas, parce que le gouvernement part du principe que chaque travailleur est le mieux placé pour trouver quelle alternative lui est le plus appropriée et parce qu'on ne souhaite pas porter préjudice à la liberté de choix du travailleur.

En d'autres termes, on n'est pas certain quant aux modes de transport auxquels l'allocation de mobilité sera précisément consacrée, mais il est tout à fait sûr qu'elle sera désormais utilisée entre autres pour financer des déplacements qui étaient auparavant réalisés avec la voiture de société. Le salaire ordinaire du travailleur demeure à consacrer comme bon lui semble, comme c'était le cas auparavant, mais il n'a pas besoin de l'utiliser pour le financement de ses déplacements car il bénéficie déjà pour cela de l'allocation de mobilité.

Que suite à ce qui précède, il y ait une différence avec un travailleur sans allocation de mobilité parce que, *de facto*, ce dernier utilisera une partie de son salaire ordinaire également pour ses déplacements, alors que ce salaire ordinaire connaît un statut fiscal et social beaucoup moins intéressant, est en soi correct, mais cette différence n'est pas la conséquence du présent projet.

La différence entre un travailleur avec et un travailleur sans allocation de mobilité n'est en fait que la prolongation de la différence entre les travailleurs avec et les travailleurs sans voiture de société, et cette dernière trouve son origine dans la politique salariale de l'employeur. Tous les travailleurs n'ont pas une voiture de société, et les travailleurs n'ont pas non plus tous le même salaire.

Ervan uitgaande dat het verschil in verloning van werknemers objectief kan worden verantwoord, dient geconcludeerd dat ook het verschil tussen werknemers met en zonder mobiliteitsvergoeding verantwoord is.

Concreet stelt de Raad van State vragen bij de pertinente van het ontwerp in het licht van het beoogde doel, onder meer omdat het voordelig statuut van de bedrijfswagen behouden blijft en het hele ontwerp voor het overige eerder vrijblijvend is dan dwingend.

De Regering wenst terzake evenwel te benadrukken dat:

— Het doel van dit ontwerp erin bestaat om zoveel mogelijk bedrijfswagens van de baan te halen, niet zozeer om de bedrijfswagens die behouden blijven, extra te gaan beladen. De belastingdruk is immers al hoog genoeg en heel wat bedrijfswagens worden wel degelijk ook beroepsmatig gebruikt en niet louter privé;

— Het ontwerp uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en werknemer omdat zij ieder voor zich het beste geplaatst zijn om de opportunitéit van een mobiliteitsvergoeding te beoordelen en bovendien omdat op termijn alleen op basis van een vrije keuze een echte mentaliteitswijziging kan worden bewerkstelligd;

— De situatie waarbij een werknemer meerdere bedrijfswagens heeft, er daarvan één inlevert voor een mobiliteitsvergoeding en bijgevolg een bedrijfswagen combineert met een mobiliteitsvergoeding, uiterst zeldzaam is maar niettemin tot gevolg zal hebben dat er één bedrijfswagen minder op de baan is;

— Het ontwerp in die wijze is opgevat, zoals hoger reeds toegelicht, dat een werknemer die zijn bedrijfswagen inlevert, zijn mobiliteitsvergoeding zoveel mogelijk zal gebruiken voor alternatieve vervoersmodi en er nauwelijks baat bij zal hebben om met de ontvangen vergoeding een eigen privé wagen te financieren;

— de mogelijkheid om steeds terug te keren naar een bedrijfswagen, net gezien wordt als een zekerheid die werknemers toelaat alternatieve vervoersmodi uit te testen. Indien deze alternatieven dan niet zouden bevallen, kan de mobiliteitsvergoeding terug omgezet worden in een bedrijfswagen;

— het algemeen belang dat de regering voor ogen heeft, niet uit het oog mag worden verloren. Het probleem van de vervuiling veroorzaakt door het wegverkeer is reeds door meerdere internationale organisaties

En partant du principe que la différence dans la rétribution des travailleurs peut être justifiée objectivement, il faut en conclure que la différence entre travailleurs avec et travailleurs sans allocation de mobilité est également justifiée.

Concrètement, le Conseil d'État s'interroge sur la pertinence du projet à la lumière de l'objectif visé, entre autres parce que le statut avantageux de la voiture de société est maintenu, et que le projet dans son ensemble est par ailleurs plus facultatif que contraignant.

Le gouvernement souhaite cependant préciser à ce propos:

— L'objectif du présent projet consiste à ôter de la circulation le plus de voitures de société possible, sans pour autant imposer supplémentairement les voitures de société restantes. La pression fiscale est en effet déjà suffisamment élevée, et de nombreuses voitures de société sont bien utilisées à des fins professionnelles, et non pas purement privées;

— Le projet suppose la volonté de l'employeur et du travailleur, parce que, chacun en ce qui les concerne, ils sont les mieux placés pour juger de l'opportunité d'une allocation de mobilité et, de plus, parce que un véritable changement de mentalité ne peut être assuré, à terme, que sur base d'un libre choix;

— La situation où un travailleur dispose de plusieurs voitures de société et en restitue une pour une allocation, et où il combine par conséquent une voiture de société avec une allocation de mobilité, est extrêmement rare, mais aura néanmoins pour conséquence une voiture de société en moins en circulation;

— Comme expliqué précédemment, le projet est conçu en ce sens qu'un travailleur qui restitue sa voiture de société utilisera autant que possible son allocation de mobilité pour des modes de transport alternatifs et il aura peu d'intérêt à financer sa propre voiture privée avec l'allocation reçue;

— La possibilité d'obtenir à nouveau une voiture de société est vue comme un filet de sécurité devant permettre aux travailleurs d'oser tester de nouveaux modes de transport. Dans le cas où ces modes alternatifs à la voiture ne lui conviennent pas, il peut récupérer une voiture de société "physique", au lieu de l'allocation de mobilité;

— Il faut rappeler ici l'objectif d'intérêt général poursuivi par le gouvernement. Le problème de pollution liée à la circulation routière a déjà été souligné par plusieurs organismes internationaux, dont la Commission

aangekaart waaronder de Europese Commissie en de OESO en België heeft zich ook reeds herhaaldelijk ge-engageerd ten aanzien van haar Europese partners om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Door werknemers met een bedrijfswagen een aantrekkelijk alternatief te bieden in de vorm van een mobiliteitsvergoeding, komt de regering derhalve ook tegemoet aan de noodzaak het aantal auto's op de weg te verminderen.

Tot slot moeten we ook aandacht besteden aan artikel 45 van de RSZ-wet van 1969 als rechtsbron.

Dit wetsartikel is zeer algemeen opgesteld en voorziet dat elk onderscheid tussen werknemers bij het toekennen van aanvullende voordelen niet geoordloofd is.

Zowel de rechtspraak, als de rechtsleer en ook de RSZ zelf, zijn echter steeds van oordeel geweest dat de toepassing van dit artikel zich beperkt tot aanvullingen bij de sociale zekerheidsvoordelen die gevat worden door de wet van 1969.

De mobiliteitsvergoeding valt niet te catalogeren als een aanvulling bij een van de sociale zekerheidsvoordelen, en kan derhalve niet gevat worden door dit artikel.

Om niettemin elke gebeurlijke rechtsonzekerheid te vermijden, vult artikel 19 van het ontwerp dit artikel 45 van de wet van 27 juni 1969 aan met een alinea die de toepassing ervan op de mobiliteitsvergoeding uitsluit.

De tweede paragraaf van artikel 4 bepaalt dat de werkgever reeds gedurende een ononderbroken periode van 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, bedrijfswagens ter beschikking moet stellen van één of meerdere werknemers alvorens hij van start kan gaan met de invoering van het systeem van de mobiliteitsvergoeding. De wachtperiode van drie jaar is een antimisbruikbepaling die moet verhinderen dat het systeem oneigenlijk gebruikt zou worden. Ondernemingen die bij het in voege treden van de wet, alsnog geen bedrijfswagens ter beschikking stellen van hun werknemers, zullen m.a.w. geen mobiliteitsvergoeding kunnen toekennen door één of meerdere werknemers nog snel eerst een bedrijfswagen te geven.

Dat de werkgever effectief al minstens 36 maanden bedrijfswagens ter beschikking stelt, kan op diverse wijzen worden aangetoond.

Een tastbaar bewijs kan onder meer geleverd worden op grond van de Dmfa-aangifte van de werkgever.

europeenne et l'OCDE. La Belgique s'est également engagée à plusieurs reprises, à l'égard de ses partenaires européens, à diminuer sa part d'émission de gaz à effet de serre. L'objectif poursuivi par le gouvernement est donc bel et bien celui de diminuer le nombre de véhicules en circulation, en offrant une alternative économiquement attractive aux détenteurs d'une voiture de société.

Enfin, nous devons également attirer l'attention sur l'article 45 de la loi de 1969 sur la sécurité sociale en tant que source juridique.

Cet article de loi est rédigé de façon très générale et prévoit que chaque distinction entre travailleurs lors de l'octroi d'avantages supplémentaires n'est pas autorisée.

Aussi bien la jurisprudence, que la doctrine et également la Sécurité sociale, ont en réalité toujours été d'avis que l'application de cet article se limite à des éléments complémentaires aux avantages de sécurité sociale contenus dans la loi de 1969.

L'allocation de mobilité ne doit pas être cataloguée en tant qu'un élément complémentaire à un des avantages de sécurité social, et ne peut donc être compris dans cet article.

Pour néanmoins éviter toute éventuelle insécurité juridique, l'article 19 du projet complète l'article 45 de la loi du 27 juin 1969 d'un alinéa qui en exclut l'application à l'allocation de mobilité.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 dispose que l'employeur doit déjà avoir mis à disposition de un ou plusieurs travailleurs des voitures de société durant une période ininterrompue de 36 mois, avant qu'il ne puisse débuter avec l'introduction du système de l'allocation de mobilité. La période d'attente de trois ans est une disposition anti-abus qui doit empêcher que le système ne soit utilisé improprement. Les entreprises qui, à l'entrée en vigueur de la loi, n'ont pas encore mis de voitures de société à disposition de leurs travailleurs, ne pourront en d'autres termes octroyer aucune allocation de mobilité avant d'avoir d'abord donner une voiture de société à un ou plusieurs travailleurs.

On peut prouver de différentes façons que l'employeur met effectivement à disposition des voitures de société depuis au moins 36 mois.

Une preuve concrète peut entre autres être apportée sur base de la déclaration Dmfa de l'employeur.

Wanneer een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld door de werkgever, is de werkgever hiervoor immers een CO₂-solidariteitsbijdrage verschuldigd. Sinds 1 januari 2005 wordt het totaal verschuldigde bedrag van deze bijzondere bijdrage op het niveau van de onderneming aangegeven.

Ook de nummerplaten van de desbetreffende voertuigen moeten opgegeven worden.

Het voorkomen van deze bijdrage op het niveau van de onderneming is bijgevolg een duidelijke indicator van het bestaan van een systeem van bedrijfwagens in de onderneming.

De derde paragraaf van artikel 4 voorziet een uitzondering op het 36 maanden principe voor startende ondernemers. Jonge bedrijven die nog geen 36 maanden actief zijn maar wel bedrijfswagens toekennen aan één of meerdere werknemers, worden zo niet uitgesloten van de mogelijkheid om het systeem van een mobiliteitsvergoeding in te voeren. Ook werknemers met een bedrijfswagen in een jonge onderneming mogen m.a.w. bijdragen tot een duurzame mobiliteit.

Voor de volledigheid wordt hier al wel aangestipt, dat de werknemer van een startende onderneming wel gedurende minstens 12 maanden over een bedrijfswagen moet beschikt hebben alvorens die te kunnen inleven voor een mobiliteitsvergoeding (artikel 5 § 2). Het volstaat derhalve niet om een onderneming te starten, vervolgens één werknemer gedurende één dag een bedrijfswagen te geven om die vervolgens om te zetten in een mobiliteitsvergoeding. *De facto* zal ook een startende onderneming in principe immers minstens 12 maanden een bedrijfswagen ter beschikking gesteld moeten hebben van een werknemer alvorens deze laatste ervoor kan opteren om deze in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding.

Om te weten of het gaat om een startende onderneming wordt rekening gehouden met:

- als de werkgever een natuurlijk persoon is, de datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

- als de werkgever een rechtspersoon is, de 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.

Teneinde rekening te houden met het advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017 van de Raad van

Lorsqu'une voiture de société est mise à disposition par l'employeur, il est en effet redévable d'une cotisation de solidarité CO₂ pour cela. Depuis le 1^{er} janvier 2005, le montant total du de cette cotisation spéciale est indiquée au niveau de l'entreprise.

Les numéros d'immatriculation des véhicules concernés doivent aussi être déclarés.

L'apparition de cette cotisation au niveau de l'entreprise est par conséquent un indicateur clair de l'existence d'un système de voitures de société dans l'entreprise.

Le troisième paragraphe de l'article 4 prévoit une exception au principe des 36 mois pour les entreprises qui débutent. Les jeunes sociétés qui ne sont pas encore actives depuis 36 mois mais octroient bien des voitures de société à un ou plusieurs travailleurs ne sont ainsi pas exclues de la possibilité d'instaurer le système de l'allocation de mobilité. En d'autres termes, les travailleurs avec une voiture de société dans une jeune entreprise peuvent aussi contribuer à une mobilité durable.

Pour être complet, on souligne ici que le travailleur d'une entreprise débutante doit bien disposer d'une voiture de société durant au moins 12 mois avant qu'il puisse la restituer pour une allocation de mobilité (article 5, § 2). Par conséquent, il ne suffit pas qu'une entreprise débute, ensuite qu'elle donne à un travailleur une voiture de société durant un jour pour ensuite la transformer en allocation de mobilité. En effet, en principe l'entreprise débutante devra aussi avoir mis à disposition d'un travailleur une voiture de société durant au moins 12 mois avant que ce dernier ne puisse opter pour la restitution de la voiture de société contre une allocation de mobilité.

Pour savoir s'il s'agit d'une entreprise qui débute, on prend en compte:

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

- la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de commerce ou la date d'une formalité similaire dans un autre État membre de l'Espace économique européen, lorsqu'il s'agit d'une personne morale.

Afin de tenir compte de l'avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017 du Conseil d'État, la continuation de

State is in de wettekst de voortzetting van de activiteit van een natuurlijke persoon of een rechtspersoon in een vennootschap beter omschreven.

Art. 5

Dit artikel regelt de aanvraag door de werknemer.

De aanvraag is enkel mogelijk indien de werkgever het systeem heeft ingevoerd in zijn onderneming volgens de bepalingen van artikel 4.

Daartegenover staat dat de werkgever de mobiliteitsvergoeding ook niet kan opleggen aan zijn werknemers. De werkgever kan een werknemer met een bedrijfswagen niet verplichten om deze in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding. De werknemer moet het wel degelijk zelf aanvragen.

Het voorgaande houdt ook geenszins in dat de werkgever de normale controle over zijn bedrijfwagen verliest. Hij kan m.a.w. nog steeds zijn systeem van bedrijfwagens wijzigen, afschaffen, vervangen ... volgens de regels die daarop van toepassing zijn in zijn onderneming. Wordt een bedrijfswagen vervangen door loon, zonder de procedures van deze wet, dan zal dat m.a.w. een gewoon brutoloon zijn, zonder het gunstig sociaal en fiscaal statuut van deze wet.

Paragraaf 2 van dit artikel bepaalt de voorwaarden waaraan de werknemer moet voldoen om een mobiliteitsvergoeding te kunnen aanvragen. Om misbruiken te vermijden, stelt het ontwerp nl. een dubbele voorwaarde:

— de werknemer moet in de voorbije 36 maanden minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikken of beschikt hebben

en

— op het moment van de aanvraag moet hij minstens 3 maanden ononderbroken beschikken over een bedrijfswagen.

Zowel de 36 maanden wachttijd van de werkgever (artikel 4), als de 12 maanden én de 3 maanden voor de werknemer, willen verhinderen dat eerst nog een systeem van bedrijfwagens zou ingevoerd worden, louter met de bedoeling ze kort daarop te kunnen omruilen voor de mobiliteitsvergoeding met zijn gunstig sociaal en fiscaal statuut. Het opzet van dit ontwerp is immers om bedrijfwagens van de baan te halen, niet

l'activité d'une personne physique ou morale par une société est mieux décrite dans le texte de loi.

Art. 5

Le présent article régit la demande de la part du travailleur.

La demande n'est possible que si l'employeur a instauré le système au sein de son entreprise suivant les dispositions de l'article 4.

En revanche, l'employeur ne peut pas imposer l'allocation de mobilité à ses travailleurs. L'employeur ne peut obliger un travailleur avec une voiture de société à l'échanger contre une allocation de mobilité. Le travailleur doit effectivement le demander lui-même.

Cela ne signifie pas que l'employeur perd le contrôle normal sur sa voiture de société. Il peut, en d'autres termes, toujours modifier, supprimer, remplacer, ... son système de voitures de société, selon les règles qui sont applicables à ce propos au sein de son entreprise. Si une voiture de société est remplacée par du salaire – sans suivre les procédures de la présente loi – cela deviendra en d'autres termes une rémunération brute ordinaire, sans le statut social et fiscal favorable de la présente loi.

Le paragraphe 2 du présent article détermine les conditions auxquelles le travailleur doit satisfaire pour pouvoir demander une allocation de mobilité. Pour éviter les abus, le projet établit une double condition:

— le travailleur doit, au cours des 36 derniers mois, disposé ou avoir disposé d'une voiture de société durant au moins 12 mois

et

— au moment de la demande, il doit disposer d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption.

Tout comme les 36 mois d'attente de l'employeur (article 4), les 12 mois et les 3 mois pour le travailleur ont pour but d'empêcher qu'un système de voitures de société ne soit instauré, uniquement avec pour objectif de pouvoir être immédiatement échangé contre une allocation de mobilité, avec son statut social et fiscal favorable. L'intention du présent projet est en effet d'ôter des voitures de société de la circulation, et pas

om iedereen eerst een bedrijfswagen te geven om die vervolgens te kunnen omruilen.

Ook de combinatie van de dubbele termijn bij werknemers, nl. minstens 12 maanden in de voorbije 36 maanden én minstens 3 maanden ononderbroken op het moment van de aanvraag, dient gezien te worden als een antimisbruikmaatregel.

Alleen wie op het moment van de aanvraag lang genoeg over een bedrijfswagen beschikt, kan zo een mobiliteitsvergoeding aanvragen.

Die termijn van drie maanden kan zowel binnen als buiten die termijn van 12 maanden vallen. In het laatste geval strekt de totale duur voor de werknemer zich dan uit tot 15 maanden.

Voorbeeld 1: een werknemer heeft heel het jaar 2016 een bedrijfswagen gehad bij zijn werkgever maar sinds begin 2017 niet meer. De werkgever voert de mobiliteitsvergoeding in per 1 januari 2018.

De voorwaarde van de 12 maanden is voldaan voor deze werknemer maar de voorwaarde van de drie maanden niet waardoor hij geen aanspraak kan maken op een mobiliteitsvergoeding.

Op zich is dit overigens ook logisch. De werknemer beschikt bij zijn aanvraag niet meer over een bedrijfswagen en bijgevolg kan deze ook niet meer worden ingeruild.

Voorbeeld 2: een werknemer beschikt over een bedrijfswagen sinds 1 januari 2017. De werkgever voert de mobiliteitsvergoeding in per 1 januari 2018 en de werknemer doet dezelfde dag nog een aanvraag voor een mobiliteitsvergoeding.

Beide voorwaarden zijn voldaan: de werknemer heeft immers minstens 12 maanden lang een bedrijfswagen. Hij heeft die bedrijfswagen ook minstens drie maanden ononderbroken voor de aanvraag op 1 januari 2018. Dat die laatste drie maanden inbegrepen zijn in die periode van 12 maanden, is m.a.w. geen beletsel.

Rekening houdend met de opmerking van de Raad van State, wordt hier extra benadrukt dat deze dubbele voorwaarde voor de werknemer, zijnde de 12 maanden en de 3 maanden, ook van toepassing is op werknemers van een startende onderneming. Voor deze starters geldt er wel een uitzondering op de 36 maanden-regel om de mobiliteitsvergoeding in te voeren maar voor de werknemers van zo'n startende onderneming gelden dezelfde voorwaarden als voor andere werknemers.

de d'abord donner à chacun une voiture de société pour ensuite pouvoir l'échanger.

La combinaison du double délai pour les travailleurs, c'est-à-dire au moins 12 mois au cours des 36 mois précédents et au moins 3 mois sans interruption au moment de la demande, doit être vue comme une mesure anti-abus.

Seul celui qui, au moment de la demande, a disposé depuis suffisamment de temps d'une voiture de société peut ainsi demander une allocation de mobilité.

Le délai de trois mois peut se confondre ou non avec le délai de 12 mois. Dans ce dernier cas, la durée totale pour le travailleur s'élève donc à 15 mois.

Exemple 1: un travailleur a eu une voiture de société auprès de son employeur pendant toute l'année 2016, mais il ne l'a plus depuis début 2017. L'employeur instaure une allocation de mobilité pour le 1^{er} janvier 2018.

La condition de 12 mois est remplie pour ce travailleur, mais celle de trois mois non, et donc il ne peut pas demander une allocation de mobilité.

Par ailleurs, cela est aussi logique. Au moment de sa demande, le travailleur ne dispose plus d'une voiture de société et, par conséquent, il ne peut plus non plus l'échanger.

Exemple 2: un travailleur dispose d'une voiture de société depuis le 1^{er} janvier 2017. L'employeur instaure l'allocation de mobilité pour le 1^{er} janvier 2018 et le travailleur effectue le même jour une demande pour une allocation de mobilité.

Les deux conditions sont remplies: le travailleur a en effet une voiture de société depuis au moins 12 mois. Il a également cette voiture de société depuis au moins trois mois sans interruption avant la demande du 1^{er} janvier 2018. Le fait que ces derniers trois mois soient compris dans cette période de 12 mois ne s'y oppose pas.

Tenant compte de la remarque du Conseil d'État, il est ici à nouveau précisé que cette double condition pour le travailleur, à savoir les 12 mois et les 3 mois, est aussi d'application pour les travailleurs d'une entreprise qui débute. Pour ces starters, il existe bien une exception à la règle des 36 mois pour l'instauration de l'allocation de mobilité, mais pour les travailleurs d'une telle entreprise, les mêmes conditions que pour les autres travailleurs s'appliquent.

In de praktijk zal de startende onderneming dus wel minstens 12 maanden moeten bestaan en van bij het begin een bedrijfswagen moeten toegekend hebben aan één of meerdere werknemers, opdat de werknemer een aanvraag kan indienen voor een mobiliteitsvergoeding.

Ook deze maatregel dient gezien als een antimisbruikbepaling. Snel een nieuwe onderneming oprichten om zo de 36 maanden regel te omzeilen, kan zo principieel geen recht geven op een mobiliteitsvergoeding.

In § 3 van artikel 5 zijn er specifieke bepalingen opgenomen voor werknemers die nieuw in dienst worden genomen. Als algemeen principe geldt ook voor werknemers die pas in dienst worden genomen de regel dat ze minstens 12 maanden over een bedrijfswagen dienen te beschikken alvorens ze een aanvraag kunnen indienen om de bedrijfswagen te ruilen een mobiliteitsvergoeding.

Voor de werknemers die voordien evenwel bij een andere werkgever waren tewerkgesteld waar ze ook reeds het voordeel van een bedrijfswagen genoten, voorziet paragraaf 3 een aantal uitzonderingen:

— Indien ze bij hun vorige werkgever ook al een mobiliteitsvergoeding ontvingen, dan kan de nieuwe werkgever de toekenning ervan zonder onderbreking verderzetten. De wachttermijn van 12 maanden moet m.a.w. niet opnieuw doorlopen worden;

— of indien ze bij hun vorige werkgever reeds gedurende minstens 12 maanden over een bedrijfswagen hebben beschikt en ook minstens drie maanden ononderbroken onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Ze kunnen dan onmiddellijk een aanvraag voor een mobiliteitsvergoeding indienen bij hun nieuwe werkgever, zonder opnieuw eerst 12 maanden over een bedrijfswagen te moeten beschikken bij de nieuwe werkgever. Dit biedt werknemers die voldoen aan alle voorwaarden om de mobiliteitsvergoeding aan te vragen maar wiens werkgever heeft beslist om het niet in te voeren, de mogelijkheid om over te stappen naar een werkgever die de mobiliteitsvergoeding wel heeft ingevoerd;

— indien ze de wachttermijn van 12 maanden al gedeeltelijk hadden doorlopen, dan kunnen ze die bij hun nieuwe werkgever verderzetten;

In de eerste twee uitzonderingen moet de werknemer een aanvraag indienen bij zijn nieuwe werkgever, dit uiterlijk één maand na zijn indiensttreding. Indien de werknemer deze termijn laat verstrijken zonder een aanvraag in te dienen, dan kan hij die periode bij de vorige

En pratique, l'entreprise qui débute devra bien exister depuis au moins 12 mois et avoir attribué une voiture de société dès le début à un ou plusieurs travailleurs, pour que le travailleur puisse introduire une demande pour une allocation de mobilité.

Cette mesure aussi doit être vue comme une disposition anti-abus. Constituer rapidement une nouvelle entreprise pour contourner ainsi la règle des 36 mois ne peut en principe pas donner droit à une allocation de mobilité.

Dans le § 3 de l'article 5, une disposition spécifique pour les travailleurs qui sont nouvellement entrés en service est reprise. En tant que principe général, la règle qu'ils doivent disposer d'une voiture de société depuis au moins 12 mois avant qu'ils ne puissent introduire une demande pour échanger la voiture de société contre une allocation de mobilité vaut également pour les travailleurs qui viennent d'entrer en service.

Toutefois, pour les travailleurs qui étaient auparavant employés auprès d'un autre employeur où ils bénéficiaient aussi déjà de l'avantage d'une voiture de société, le paragraphe 3 prévoit un certain nombre d'exceptions:

— lorsqu'ils percevaient déjà auprès de leur précédent employeur une allocation de mobilité, ils peuvent poursuivre sa perception auprès du nouvel employeur sans interruption, la période d'attente de 12 mois ne doit plus une nouvelle fois s'écouler;

— ou lorsqu'ils ont déjà disposé auprès de leur précédent employeur d'une voiture de société durant au moins 12 mois et aussi durant au moins 3 mois sans interruption précédant immédiatement la cessation de fonction. Ils peuvent alors immédiatement introduire une demande pour une allocation de mobilité auprès de leur nouvel employeur, sans devoir d'abord disposer à nouveau durant 12 mois d'une voiture de société auprès du nouvel employeur. Cela offre la possibilité aux travailleurs qui remplissent toutes les conditions pour demander l'allocation de mobilité mais dont l'employeur a décidé de ne pas l'instaurer, de passer chez un employeur qui a bien instauré l'allocation de mobilité;

— lorsqu'ils ont déjà partiellement accompli la période d'attente de 12 mois, ils peuvent la poursuivre auprès de leur nouvel employeur;

Dans les deux premières exceptions, le travailleur doit introduire une demande auprès de son nouvel employeur au plus tard un mois après son entrée en service. Si le travailleur laisse passer ce délai sans introduire de demande, il ne pourra plus faire valoir

werkgever niet meer laten gelden en dient hij een nieuwe termijn van 12 maanden te laten verstrijken (eventueel inclusief de 3 maanden). In de derde uitzondering moet de werknemer zijn werkgever uiterlijk tot één maand na zijn indiensttreding meedelen dat hij met de bij de vorige werkgever afgelopen periode rekening wenst te houden.

Voorbeeld: Een werknemer in dienst bij werkgever A heeft een bedrijfswagen gedurende 7 maanden en stapt vervolgens naar werkgever B waar hij ook een bedrijfswagen ter beschikking gesteld krijgt. Na 5 maanden kan hij dan bij werkgever B een aanvraag doen voor een mobiliteitsvergoeding indien werkgever B dat systeem heeft ingevoerd.

De wachttermijn is dus in zekere zin verworven in hoofde van de werknemer en niet gebonden aan één enkele werkgever. De periode van 12 maanden kan zich over meerdere werkgevers uitstrekken.

Dit biedt ook een mogelijkheid aan werknemers die niet aansluitend van de ene naar de andere werkgever overstappen, maar bijvoorbeeld tussenliggend een niet-beroepsactieve periode hadden (bijvoorbeeld werkloosheid) om versneld beroep te kunnen doen op de mobiliteitsvergoeding, zonder een volledig nieuwe wachtperiode van 12 maanden te moeten doorlopen.

De andere toekenningsvooraarden blijven wel van kracht.

Dat betekent dat beide werkgevers ofwel het systeem van de mobiliteitsvergoeding moeten ingevoerd hebben ofwel dat ze bedrijfwagens toekennen aan één of meer werknemers, waarbij de nieuwe werkgever dan akkoord gaat om de mobiliteitsvergoeding in te voeren (zie ook de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017 daarover: er moet altijd duidelijkheid zijn omtrent welke systemen bij welke werkgever van toepassing zijn en wie de eindbeslissing heeft).

De werknemer moet een aanvraag hebben ingediend en de werkgever moet die aanvraag goedgekeurd hebben.

Wanneer een werknemer in dienst blijft bij eenzelfde werkgever is de voorwaarde van 12 maanden eenvoudig na te trekken.

Op de loonbrief/individuele rekening wordt immers melding gemaakt van de bedrijfswagen en ook van een eventuele eigen bijdrage van de werknemer voor het persoonlijk gebruik van de wagen.

la période passée auprès du précédent employeur, et devra attendre un nouveau délai de 12 mois (avec les 3 mois éventuellement inclus). Dans la troisième exception, le travailleur doit informer son employeur, au plus tard un mois après son entrée en service, de sa volonté de tenir compte de la période écoulée auprès du précédent employeur.

Exemple: Un travailleur en service auprès de l'employeur A a une voiture de société durant 7 mois et passe ensuite chez l'employeur B où il reçoit aussi une voiture de société à disposition. Après 5 mois, il peut alors auprès de l'employeur B introduire une demande pour l'allocation de mobilité, si l'employeur B a instauré ce système.

La période d'attente est donc dans un certain sens acquise dans le chef du travailleur, et n'est pas liée à un employeur unique. La période de 12 mois peut s'étendre sur plusieurs employeurs.

Cela offre aussi une possibilité aux travailleurs qui ne passent pas d'un employeur à l'autre de manière continue, mais qui, par exemple, avaient une période de non-activité entre-temps (par exemple, chômage), de pouvoir faire un usage accéléré de l'allocation de mobilité, sans devoir attendre l'écoulement d'une période d'attente de 12 mois complètement neuve.

Les autres conditions d'octroi restent bien d'application.

Cela signifie que les deux employeurs doivent soit avoir instauré un système d'allocation de mobilité, soit octroyer des voitures de société à un ou plusieurs travailleurs et que le nouvel employeur est donc d'accord d'instaurer l'allocation de mobilité (voir aussi la remarque du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017 à ce sujet: il doit toujours être clair quant à savoir quel employeur applique quel système et qui émet la décision finale).

Le travailleur doit avoir introduit une demande, et l'employeur doit avoir approuvé cette demande.

Lorsqu'un travailleur demeure en service auprès du même employeur, la condition des 12 mois est simple à vérifier.

Sur la fiche de paie/le compte individuel, il est en effet fait mention de la voiture de société et aussi de l'éventuelle cotisation personnelle du travailleur pour l'utilisation personnelle de la voiture.

In de gevallen van artikel 5 § 3, waarbij de mobiliteitsvergoeding wordt meegenomen naar een volgende werkgever of waarbij geheel of gedeeltelijk een beroep wordt gedaan op de periode tijdens de welke men over een bedrijfswagen beschikte bij een vorige werkgever, zullen de noodzakelijke gegevens moeten uitgewisseld worden tussen de opeenvolgende werkgevers. In § 5 wordt verduidelijkt dat de wijze waarop de gegevens moeten uitgewisseld worden, nog verder zal geconcretiseerd worden bij koninklijk besluit.

Paragraaf 4 van het artikel preciseert dat de aanvraag door de werknemer schriftelijk moet gebeuren. Dit kan zowel fysisch per brief als elektronisch per mail.

Art. 6

Na de ingediende aanvraag beslist de werkgever of hij daarop ingaat.

Net zoals de werknemer niet kan verplicht worden om zijn bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsvergoeding, in het kader van deze wet, kan de werkgever niet verplicht worden om op de aanvraag van de werknemer in te gaan. De werkgever kan m.a.w. van mening zijn dat de bedrijfswagen voor de betrokken werknemer vereist is voor de uitoefening van diens werk en bijgevolg dient behouden te blijven. Zijn motieven kunnen ook te maken hebben met de bedrijfscultuur, bijvoorbeeld omdat de functie van de betrokken werknemer een bepaalde representativiteit vereist en de bedrijfswagen daar een onderdeel van is. De werknemer moet dan met een zekere standing bij de klanten en prospecten zijn bedrijf vertegenwoordigen en de bedrijfswagen kan daar een belangrijk onderdeel van zijn. De aanvraag is dus niet bindend voor de werkgever en creëert ook geen rechten voor de werknemer.

Net zoals de aanvraag door de werknemer schriftelijk moet gebeuren, wordt ook de beslissing van de werkgever schriftelijk ter kennis gebracht van de werknemer.

Art. 7

Dit artikel bepaalt dat de aanvraag door de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever, samen een overeenkomst uitmaken en als zodanig deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst.

De regels van de arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978 zijn erop van toepassing.

Dans les cas de l'article 5, § 3, où l'allocation de mobilité est emportée chez l'employeur suivant ou lorsqu'il est fait appel totalement ou partiellement à la période durant laquelle on a disposé d'une voiture de société auprès du précédent employeur, les données nécessaires devront être échangées entre les employeurs successifs. On précise au § 5 que la manière dont les données doivent être échangées sera concrétisée ultérieurement par un arrêté royal.

Le paragraphe 4 de l'article précise que la demande doit être faite par écrit par le travailleur. Cela peut se faire tant physiquement par lettre que électroniquement par mail.

Art. 6

Après l'introduction de la demande, l'employeur décide s'il l'accepte.

Tout comme le travailleur ne peut pas être obligé de remplacer sa voiture de société par une allocation de mobilité, dans le cadre de la présente loi, de même l'employeur ne peut pas être obligé d'accepter la demande du travailleur. En d'autres termes, l'employeur peut être d'avis que la voiture de société pour le travailleur concerné est requise pour l'exercice de son travail, et doit par conséquent être maintenue. Ses motifs peuvent aussi avoir à faire avec la culture d'entreprise, par exemple parce que la fonction du travailleur concerné requiert une certaine représentativité et que la voiture de société en constitue une partie. Le travailleur doit alors représenter son entreprise avec un certain standing auprès des clients, et la voiture de société peut en constituer une partie importante. La demande n'est donc pas contraignante pour l'employeur et ne crée également aucun droit pour le travailleur.

Tout comme la demande du travailleur doit se faire par écrit, la décision de l'employeur doit aussi être portée à la connaissance du travailleur par écrit.

Art. 7

Cet article dispose que la demande du travailleur et la décision positive de l'employeur, forment ensemble un accord qui fait partie en tant que tel du contrat de travail.

Les règles de la loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail s'y appliquent donc.

Dat betekent o.a. dat geen van beide partijen de inhoud ervan eenzijdig kan wijzigen en dat het document geen bepalingen kan bevatten die de rechten van de werknemer inkorten of zijn verplichtingen kunnen verzwaren, zoals artikel 6 van de wet van 3 juli 1978 dat voorschrijft.

HOOFDSTUK III

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Afdeling 1

Juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding

Art. 8

De mobiliteitsvergoeding kan enkel maar zijn doel, nl. minder auto's op de weg, bereiken, indien de bedrijfs-wagen er ook effectief mee verdwijnt.

Om die reden bepaalt artikel 8 explicet dat de bedrijfswagen volledig moet verdwijnen bij de werknemer die er een mobiliteitsvergoeding voor gevraagd en gekregen heeft. Hetzelfde geldt voor alle andere voordelen die verbonden zijn aan de ingeleverde bedrijfswagen zoals een tankkaart en andere toebehoren of voordelen, zoals winter- en zomerbanden, verzekeringen, car-kits voor telefoons, navigatietoestellen, fietsendragers, enz.

In het geval een werknemer tegelijkertijd meerdere bedrijfwagens ter beschikking heeft gekregen bij dezelfde werkgever, is voorzien dat slechts één van de bedrijfwagens kan worden ingeruild voor een mobiliteitsvergoeding. De andere bedrijfswagen kan dan m.a.w. behouden blijven wat in dergelijk geval doorgaans dan ook zal beantwoorden aan de reële behoefté maar door de omruiling van één bedrijfswagen, is er dan sowieso wel één auto van de weg gehaald.

Om mogelijke misbruiken te vermijden kunnen de andere bedrijfwagens slechts behouden worden indien de werknemer erover beschikt heeft gedurende de dubbele termijn voorzien in artikel 5, § 2, met name 3 maanden ononderbroken voorafgaand aan de aanvraag én 12 maanden tijdens de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag.

Indien de werknemer, die bij eenzelfde werkgever over meerdere bedrijfwagens beschikt, beslist om al zijn bedrijfwagens in te leveren, dan zal de mobiliteitsvergoeding slechts berekend worden op één enkele

Cela signifie entre autres qu'aucune des deux parties ne peut modifier unilatéralement le contenu et que le document ne peut contenir aucune disposition qui réduit les droits du travailleur ou qui peut aggraver ses obligations, comme l'article 6 de la loi du 3 juillet 1978 le prévoit.

CHAPITRE III

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Section 1^{re}

Conséquences juridiques du budget mobilité

Art. 8

L'allocation de mobilité ne peut atteindre son objectif, c'est-à-dire moins d'automobiles sur la route, que si la voiture de société disparaît effectivement avec.

Pour ces raisons, l'article 8 dispose explicitement que la voiture de société doit disparaître totalement dans le chef du travailleur qui a demandé et obtenu une allocation de mobilité. Cela vaut pour tous les autres avantages liés à la voiture de société restituée, tels qu'une carte carburant et les autres accessoires et avantages, tels que les pneus hivers et été, les outils de navigation, le porte-vélo, etc.

Dans le cas où le travailleur a à disposition plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il est prévu qu'une seule voiture de société puisse être échangée contre une allocation de mobilité. Les autres voitures de société peuvent, en d'autres termes, être maintenues, ce qui dans un tel cas répondra généralement à un besoin réel, mais avec la restitution d'une voiture de société il y a bien de toute façon une auto qui est ôtée de la circulation.

Pour éviter des éventuels abus, les autres voitures de société ne peuvent être maintenues que si le travailleur en a disposées durant le double délai imposé par l'article 5, § 2, à savoir 3 mois sans interruption avant la demande et au total 12 mois au cours des 36 mois qui précèdent la demande.

Si le travailleur qui dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur décide de restituer toutes ses voitures de société, l'allocation de mobilité ne sera calculée que sur une seule de ces voitures,

bedrijfswagen zoals bepaald in artikel 11. De volgende inlevering van een bedrijfswagen zal geen gevolgen hebben.

Een systeem waarbij een grotere bedrijfswagen wordt geruild voor een kleinere en de uitgespaarde kost bij de werkgever dan als een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend aan de werknemer, is in het kader van deze wet niet toegelaten. Het aantal bedrijfswagens zou in het voorkomende geval immers niet dalen, wat wel de bedoeling is van het ontwerp, maar gelijk blijven waardoor de positieve impact op de mobiliteit en de gezondheid uiterst beperkt zo niet onbestaande, zou zijn.

De contractuele vrijheid van beide partijen wordt hierdoor evenwel niet aangetast. Het staat hen vrij om een overeenkomst te sluiten waarbij de bedrijfswagen voor loon of voordeelen in natura wordt geruild, of voor andere vervoermiddelen, of voor een combinatie van al deze elementen, maar dan wel buiten het kader van deze wet. Dat betekent dat het gunstige fiscale statuut er niet op van toepassing zal zijn.

Elk bedrag of voordeel dat in ruil voor de ingeleverde bedrijfswagen zou toegekend worden buiten het kader van deze wet, volgt dan de bestaande regels op het vlak van de sociale zekerheidsbijdragen en de fiscale bepalingen.

Art. 9

Dit artikel voorziet dat de mobiliteitsvergoeding in principe niet kan gecombineerd worden met de fiscale vrijstellingen van woon-werkvergoedingen. De bedoeling van de mobiliteitsvergoeding is immers precies de werknemer bewust te maken van de wijze waarop hij zich verplaatst. De werknemer met een mobiliteitsvergoeding wordt er zo m.a.w. toe aangezet om dat budget effectief te gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen zelf mee te financieren en dat bij voorkeur op een duurzame wijze.

Precies om de besteding door de werknemer van de mobiliteitsvergoeding aan duurzame mobiliteitsoplossingen aan te moedigen en te stimuleren, geldt het cumulverbod met de fiscale vrijstelling van een verplaatsingsvergoeding voor woon-werkverkeer in alle gevallen, dus ongeacht of de werknemer dan met een eigen wagen naar het werk rijdt of met het openbaar vervoer enz.

Omdat een werknemer met een bedrijfswagen evenwel ook kon genieten van een fiscale vrijstelling van maximaal 250 euro (niet geïndexeerd) zoals voorzien in art 38 § 1, eerste lid, 9°, c) wordt deze mogelijkheid,

comme il est dit à l'article 11. La restitution ultérieure d'une voiture de société n'aura aucune conséquence.

Un système où une voiture de société plus grosse est remplacée par une plus petite et les frais économisés par l'employeur sont alors octroyés au travailleur sous forme d'allocation de mobilité, n'est pas autorisé dans le cadre de la présente loi. En effet, dans un tel cas, le nombre de voitures de société ne diminuerait pas – ce qui est pourtant bien le but du présent projet – mais resterait identique, ce qui porterait l'impact positif sur la mobilité et sur la santé à être très limité, voire inexistant.

La liberté contractuelle des deux parties n'est ici toutefois pas impactée. Il leur est libre de conclure un accord par lequel la voiture de société est remplacée par du salaire ou des avantages en nature, ou par d'autres moyens de transport, ou par une combinaison de tous ces éléments, mais alors en dehors du cadre de la présente loi. Cela signifie que le statut fiscal favorable ne sera pas d'application.

Tout montant ou avantage qui serait octroyé en dehors du cadre de la présente loi en échange de la voiture de société restituée, suit les règles existantes sur le plan des cotisations de sécurité sociale et des dispositions fiscales.

Art. 9

Le présent article prévoit que l'allocation de mobilité, en principe, ne peut pas être combinée avec l'exonération fiscale du remboursement par l'employeur des frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail. L'objectif de l'allocation de mobilité est en effet de conscientiser le travailleur sur ses modes de déplacement. Le travailleur avec une allocation de mobilité est ainsi incité à utiliser effectivement cette allocation pour financer ses déplacements domicile – lieu de travail et cela de préférence d'une façon durable.

Précisément pour encourager et stimuler l'affectation de l'allocation de mobilité par le travailleur à des solutions de mobilité durables, l'interdiction du cumul avec une indemnité de déplacement pour le trajet domicile – lieu de travail vaut dans tous les cas, donc sans distinction que le travailleur se rende au travail avec sa propre voiture ou en transport en commun, etc.

Toutefois, étant donné qu'un travailleur avec une voiture de société pourrait également bénéficier d'une exonération fiscale de maximum 250 euros (non indexés), comme prévu à l'article 38 § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9[°],

met het oog op de budgetneutraliteit voor de werknemer, wel behouden voor de werknemer met een mobiliteitsvergoeding.

Omdat ook een bedrijfswagen in principe wel kon gepaard gaan met een verplaatsingsvergoeding voor woon-werkverkeer, wordt de combinatie van een mobiliteitsvergoeding en een verplaatsingsvergoeding verder toegelaten indien de werknemer voorheen beschikte over een bedrijfswagen en tegelijkertijd een verplaatsingsvergoeding ontving. Er wordt op die manier geen afbreuk gedaan aan geldende afspraken.

Gespecificeerd wordt wel in § 4 dat bestaande verplichtingen van de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen, ophouden te bestaan zodra een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend aan de werknemer. Zo wordt ook de budgetneutraliteit in hoofde van de werkgever gegarandeerd.

Verplaatsingsvergoedingen of m.a.w. tussenkomsten van de werkgever in de kosten van woon-werkverkeer, die alsnog zouden worden betaald aan een werknemer met een mobiliteitsvergoeding, worden om hogervermelde redenen dan ook verder in dit ontwerp (artikel 15 § 2) aangemerkt als loon.

Tussenkomsten door de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer dienen m.a.w. voor een werknemer met een mobiliteitsvergoeding principieel geacht inbegrepen te zijn in dat mobiliteitsvergoeding.

Afdeling 2

Duur van de mobiliteitsvergoeding

Art. 10

De mobiliteitsvergoeding is een vervanging van de bedrijfswagen en is daar dan ook aan gekoppeld. Dit om mogelijke misbruiken van het systeem uit te sluiten.

De mobiliteitsvergoeding komt m.a.w. tot een einde wanneer de werknemer terug het voordeel krijgt van een bedrijfswagen. Indien de werknemer tegelijkertijd over verschillende bedrijfsvoertuigen beschikt op het moment waarop hij de mobiliteitsvergoeding heeft aangevraagd, dan wordt hem dit mobiliteitsvergoeding niet langer toegekend van zodra hij opnieuw over minstens hetzelfde aantal bedrijfwagens beschikt bij dezelfde werkgever als het aantal waarover hij beschikt op het moment van de aanvraag.

c), cette possibilité, en vue de la neutralité budgétaire pour le travailleur, est retenu pour le travailleur avec une allocation de mobilité.

Parce qu'en principe une voiture de société pouvait bien être accompagnée d'une indemnité de déplacement pour le trajet domicile – lieu de travail, la combinaison de l'allocation de mobilité avec une indemnité de déplacement est encore autorisée, lorsque le travailleur disposait précédemment d'une voiture de société et qu'il recevait simultanément une indemnité de déplacement. De cette façon, il n'est pas porté préjudice aux accords en vigueur.

Il est précisé dans le § 4 que les obligations de l'employeur existantes d'accorder une indemnité de déplacement cessent d'exister dès qu'une allocation de mobilité est allouée au travailleur. Ainsi, la neutralité budgétaire est garantie dans le chef de l'employeur.

Les indemnités de déplacement, ou en d'autres termes, l'intervention de l'employeur dans les frais du trajet domicile – lieu de travail, qui devraient encore être payées à un travailleur avec une allocation de mobilité, sont, pour les raisons citées plus haut, également considérées comme un salaire plus loin dans le présent projet (article 15, § 2).

En d'autres termes, l'intervention de l'employeur dans les frais du trajet domicile – lieu de travail pour un travailleur avec une allocation de mobilité doit en principe être considérée comme comprise dans cette allocation de mobilité.

Section 2

Durée de l'allocation de mobilité

Art. 10

L'allocation de mobilité est un substitut de la voiture de société et y est donc aussi liée. Cela afin d'exclure d'éventuels abus du système.

L'allocation de mobilité cesse en d'autres termes lorsque le travailleur reçoit à nouveau l'avantage d'une voiture de société. Si le travailleur bénéficiait simultanément de plusieurs voitures de société au moment où il a demandé l'allocation de mobilité, celle-ci cesse de lui être octroyée dès qu'il dispose à nouveau auprès d'un même employeur au minimum du même nombre de voitures de société dont il disposait au moment de la demande.

Het terug beschikken over een bedrijfswagen kan op vraag van de werknemer zelf geschieden maar het kan evenzeer op verzoek van de werkgever gebeuren.

De werkgever kan bv. van mening zijn dat de werknemer terug over een bedrijfswagen moet beschikken om zijn overeengekomen werk naar behoren te kunnen uitvoeren.

In al die gevallen moet de overeenkomst tussen beide partijen daarover (artikel 7) wel aangepast worden.

Afdeling 3

Omvang en evolutie van de mobiliteitsvergoeding

Art. 11

De mobiliteitsvergoeding is een vervanging van de bedrijfswagen en moet dus de waarde van het voordeel van die bedrijfswagen weergeven.

De eerste paragraaf van dit artikel regelt de waardebepaling van de bedrijfswagen en dus ook van de mobiliteitsvergoeding.

De waarde van een bedrijfswagen kan van werkgever tot werkgever verschillen. Onder andere ten gevolge van de wijze van aanschaffen (in eigendom of in leasing), van de wijze van berekening van de kosten en van de commercieel aangerekende prijzen.

Om die reden kiest het beleid voor een objectieve factor om deze waarde te bepalen. Dat is de cataloguswaarde van de wagen, zoals die door het Wetboek van Inkomstenbelasting wordt gedefinieerd in artikel 36 § 2, tweede lid.

Ook voor een werknemer die beschikt over meerdere bedrijfwagens tegelijkertijd bij dezelfde werkgever, is het in eerste instantie de cataloguswaarde van de bedrijfswagen die hij inlevert, die bepalend is.

In geval de betrokken werknemer alle bedrijfwagens inlevert in ruil voor één mobiliteitsvergoeding, kiest hij zelf de bedrijfswagen die bepalend zal zijn voor de waardebepaling van de mobiliteitsvergoeding.

Indien er meerdere bedrijfwagens opeenvolgend gebruikt zijn in een periode van 12 maanden die de vervanging van de bedrijfswagen voorafgaan, dan wordt de bedrijfswagen waarover hij in die periode het langst heeft beschikt, in aanmerking genomen.

Disposer à nouveau d'une voiture de société peut se faire à la demande du travailleur lui-même, mais également à la demande de l'employeur.

L'employeur peut par exemple être d'avis que le travailleur doit à nouveau disposer d'une voiture de société pour pouvoir exécuter correctement le travail convenu.

Dans tous ces cas, le contrat entre les deux parties à ce propos (article 7) doit être adapté.

Section 3

Amplitude et évolution de l'allocation de mobilité

Art. 11

L'allocation de mobilité est un substitut de la voiture de société et doit donc refléter la valeur de l'avantage de cette voiture de société.

Le premier paragraphe du présent article règle la détermination de la valeur de la voiture de société et donc également celle de l'allocation de mobilité.

La valeur d'une voiture de société peut différer d'un employeur à l'autre. Entre autres en conséquence du mode d'acquisition (en propriété ou en leasing), de mode de calcul des frais et des prix commerciaux pratiqués.

Pour ces raisons, le politique choisit un facteur objectif pour déterminer cette valeur. Il s'agit de la valeur-catalogue de la voiture, telle que définie par le Code des impôts sur les revenus dans son article 36, § 2, alinéa 2.

Même pour un travailleur qui dispose simultanément de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, c'est en premier lieu la valeur-catalogue de la voiture de société qu'il a restituée qui est déterminante.

Dans le cas où le travailleur concerné a restitué toutes les voitures de société contre une allocation de mobilité, il choisit lui-même la voiture de société qui sera déterminante pour la valorisation de l'allocation de mobilité.

Si plusieurs voitures de société sont successivement utilisées durant une période de 12 mois qui précèdent le remplacement de la voiture de société, on prend en considération la voiture de société dont il a le plus longtemps disposé durant cette période.

Deze toevoeging dient begrepen te worden als een antimisbruikbepaling. Te vermijden is immers dat er net voor de aanvraag van een mobiliteitsvergoeding nog snel wordt gewisseld van bedrijfswagen, bv. van een kleinere naar een veel grotere en duurdere, om zo een hogere mobiliteitsvergoeding te bekomen.

Wanneer de brandstofkosten geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de mobiliteitsvergoeding verhoogd met 20 pct. De wijze waarop die brandstofkosten ten laste werden genomen, is irrelevant. Dat kan dus zowel gaan om een tankkaart, cheques, terugbetaling van brandstofkosten enz. Ingevolge een opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017 is de wettekst verduidelijkt op dat punt.

Omwille van de budgetneutraliteit wordt de eigen bijdrage die de werknemer desgevallend betaalde voor het persoonlijk gebruik van de bedrijfswagen, in mindering gebracht van de mobiliteitsvergoeding. Een werknemer die voor zijn bedrijfswagen een eigen bijdrage betaalde, zal m.a.w. een lagere mobiliteitsvergoeding ontvangen dan zijn collega die dezelfde bedrijfswagen had en heeft ingeleverd. Omdat die eigen bijdrage evenwel niet langer wordt betaald zodra de werknemer een mobiliteitsvergoeding ontvangt, heeft hij netto per maand eenzelfde bedrag als zijn collega die een hogere mobiliteitsvergoeding ontvangt en geen eigen bijdrage betaalde.

De tweede paragraaf bepaalt hoe groot de mobiliteitsvergoeding is indien de werknemer van werkgever verandert. Indien hij reeds over een mobiliteitsvergoeding beschikte, dan zal de mobiliteitsvergoeding bij zijn nieuwe werkgever gelijk zijn aan dat bij zijn oude werkgever.

Indien de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever wordt aangevraagd op basis van de bedrijfswagen waarover men lang genoeg beschikte bij de vorige werkgever, nl. in het geval dat de dubbele voorwaarde van 12 en 3 maanden reeds vervuld waren bij de vorige werkgever maar de werknemer de mobiliteitsvergoeding toen niet aangevraagd of verkregen heeft, dan wordt de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever berekend op basis van de bedrijfswagen die werd teruggegeven bij de uitdiensttreding.

De derde paragraaf klikt deze waardebepaling vast. Ze wijzigt niet meer tijdens de loopbaan van de werknemer – tenzij via indexering, zoals het volgende artikel dat regelt.

Indien de werknemer tijdens zijn loopbaan een andere functie zou uitoefenen waaraan in het loonsysteem

Cet ajout doit être vu comme une disposition anti-abus. Il faut en effet éviter que juste avant la demande d'une allocation de mobilité, on échange rapidement de voiture de société, par exemple passer d'une plus petite à une beaucoup plus grande et plus chère, pour obtenir ainsi une allocation de mobilité plus élevée.

Lorsque les frais de carburant étaient totalement ou partiellement pris en charge par l'employeur, l'allocation de mobilité est majorée de 20 p.c. La façon dont ces frais de carburant étaient pris en charge n'est pas pertinente. Il peut donc s'agir d'une carte carburant, de chèques, de remboursement de frais, etc. Suite à une remarque du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017, le texte légal concernant ce point a été clarifié.

Dans un souci de neutralité budgétaire, la contribution personnelle que le travailleur payait le cas échéant pour l'utilisation personnelle de la voiture de société, est déduite de l'allocation de mobilité. Un travailleur qui payait une contribution personnelle pour sa voiture de société recevra, en d'autres termes, une allocation de mobilité inférieure à celle de son collègue qui avait la même voiture de société et l'a restituée. Cependant, comme la contribution n'est plus payée dès que le travailleur reçoit une allocation de mobilité, il a le même montant net mensuel que son collègue qui reçoit une allocation de mobilité plus élevée et ne payait pas de contribution personnelle.

Le deuxième paragraphe règle l'ampleur de l'allocation de mobilité lorsque le travailleur change d'employeur. S'il bénéficiait déjà d'une allocation de mobilité, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur sera alors égale à celle auprès de l'ancien employeur.

Si l'allocation de mobilité est demandée auprès du nouvel employeur sur base de la voiture de société dont on a suffisamment disposé auprès du précédent employeur, c'est-à-dire dans le cas où la double condition de 12 mois et 3 mois était déjà remplie auprès du précédent employeur, mais où le travailleur n'a pas demandé ou obtenu à l'époque l'allocation de mobilité, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est alors calculée sur base du véhicule qui a été restitué au moment de la cessation de fonction.

Le troisième paragraphe bâtonne cette détermination de valeur. Elle ne change plus au cours de la carrière du travailleur – à moins d'une indexation, comme réglé par l'article suivant.

Lorsque le travailleur exerce une autre fonction au cours de sa carrière à laquelle une voiture de société

van de werkgever een bedrijfswagen is gekoppeld met een hogere cataloguswaarde, dan zal zijn initiële mobiliteitsvergoeding daar m.a.w. niet mee in overeenstemming worden gebracht.

Het omgekeerde geldt evenzeer. Indien de werknemer zou muteren naar een andere functie waaraan in het loonsysteem van de werkgever een bedrijfswagen is gekoppeld met een lagere cataloguswaarde, dan zal de waarde van zijn initiële mobiliteitsvergoeding ongewijzigd blijven.

De enige wijziging is het opheffen van de mobiliteitsvergoeding zodra de werknemer opnieuw over een bedrijfswagen beschikt. In toepassing van artikel 10 komt er dan een einde aan de mobiliteitsvergoeding.

De vierde paragraaf legt op dat die waarde opgenomen wordt in het document dat geldt als overeenkomst, zoals bepaald in artikel 7.

Op die wijze is er rechtszekerheid en is er controle mogelijk.

Art. 12

De cataloguswaarde waarop het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt berekend, wordt elk jaar geïndexeerd. De Koning zal het indexeringssmechanisme bepalen dat moet worden toegepast, onder verwijzing naar de productgroepen in de gezondheidsindex die de evolutie van de kosten voor het vervoer weergeven.

Ook op die manier wordt nogmaals benadrukt dat de vergoeding die in de plaats komt van de bedrijfswagen wel degelijk gekoppeld is aan de mobiliteitsproblematiek.

Afdeling 4

Statuut van de mobiliteitsvergoeding

Art. 13

De mobiliteitsvergoeding is een vervanging van de bedrijfswagen in de mate dat die door de werknemer voor zijn privébehoeften mag gebruikt worden, o.a. voor zijn woon-werkverplaatsingen.

Dat voordeel van het gebruik van de bedrijfswagen is op zich een loonvoordeel, namelijk een tegenprestatie voor geleverde arbeid. De vervangende mobiliteitsvergoeding heeft dan ook dezelfde kwalificatie van loonvoordeel, zij het dat daar de gelijkenis tussen beide ophoudt.

avec une valeur-catalogue supérieure est liée dans le système salarial de l'employeur, son allocation de mobilité initiale n'y sera pas adaptée.

La même chose vaut en sens inverse. Si le travailleur est muté à une fonction à laquelle une voiture de société avec une valeur-catalogue inférieure est liée dans le système salarial de l'employeur, la valeur de son allocation de mobilité initiale demeure inchangée.

La seule modification est la suppression de l'allocation de mobilité dès que le travailleur dispose à nouveau d'une voiture de société. En application de l'article 10, l'allocation mobilité cesse alors.

Le quatrième paragraphe impose que cette condition soit reprise dans le document qui sert de contrat, tel que déterminé dans l'article 7.

De cette façon, il y a de la sécurité juridique et un contrôle possible.

Art. 12

La valeur catalogue sur base de laquelle le montant de l'allocation de mobilité est calculé, est indexée chaque année. Le Roi déterminera le mécanisme d'indexation à appliquer, en se référant aux groupes de produits dans l'indice santé qui représentent l'évolution des frais de transport.

De cette façon, il est encore une fois souligné que l'allocation qui substitue la voiture de société est bien liée à la problématique de la mobilité.

Section 4

Statut de l'allocation de mobilité

Art. 13

L'allocation de mobilité constitue un remplacement de la voiture de société dans la mesure où celle-ci peut être utilisée par le travailleur pour ses besoins privés, entre autres ses déplacements domicile – lieu de travail.

Cet avantage de l'utilisation de la voiture de société constitue un avantage salarial en lui-même, c'est-à-dire une contrestitution pour le travail fourni. L'allocation de mobilité qui le remplace a également la même qualification d'avantage salarial, même si la comparaison entre les deux s'arrête ici.

De bedrijfswagen is in "natura", een concreet voorwerp dat slechts op een beperkte wijze in de praktijk kan gebruikt worden door de werknemer, namelijk om er zich mee te verplaatsen. Het loonvoordeel is hier als het ware op een eenduidige wijze gematerialiseerd en slechts op een beperkt aantal nuttige manieren bruikbaar.

De mobiliteitsvergoeding daarentegen is een geldbedrag. Geld is in wezen een abstract gegeven, een gedematerialiseerd ruilmiddel, met een duidelijke, algemeen overeengekomen en geaccepteerde waarde, waarmee de werknemer zich een schier eindeloos aantal materiële voorwerpen en diensten kan aanschaffen.

De loonbeschermingswet waarborgt op absolute wijze dat de werknemer de vrije beschikking heeft over zijn loon-in-geld.

Dit fundamenteel verschil in de aard van beide voordelen heeft wel een aantal belangrijke consequenties.

Materiële loonvoordelen vinden maar op een beperkte wijze hun plaats in de sociale wetgeving. Dat is onder meer het gevolg van de loonbeschermingswet die stelt dat loon steeds in geld moet betaald worden. Door zijn aard van abstract ruilmiddel garandeert het loon-in-geld dat de werknemer het inderdaad volledig vrij en naar eigen inzichten en behoeften kan gebruiken.

Dat is niet het geval voor de materiële voordelen. Voordelen in natura worden om die reden dan maar op een zeer beperkte wijze toegelaten als een gangbaar betaalmiddel, als een toegelaten wijze waarop de werkgever zijn loonverplichting kan voldoen.

Wanneer een rechtsbron de werkgever verplicht een bepaald loon te betalen, dan moet dat steeds als loon-in-geld begrepen worden. De niet-toegelaten loonvoordelen in natura kunnen dan ook geen deel uitmaken van het loon dat de werkgever in geld verschuldigd is, tenzij de wet of de rechtspraak hem daartoe machtigt.

Anderzijds kan de werknemer het loonvoordeel in natura wel steeds opeisen.

Samengevat betekent dit dat de werkgever de waarde van het privégebruik van de bedrijfswagen niet in rekening kan brengen om zijn loonverplichtingen te voldoen. Loonverplichtingen die hun oorsprong kunnen vinden in de wet (bv. om overloon te betalen bij overuren, of vakantiegeld te betalen), in collectieve arbeidsovereenkomsten (bv. om minimumloon te betalen,

La voiture de société existe en "nature", un objet concret qui ne peut être utilisé dans la pratique que d'une manière déterminée, c'est-à-dire pour se déplacer. L'avantage salarial est ici pour ainsi dire matérialisé de façon univoque, et uniquement utilisable en un nombre limité de manières utiles.

L'allocation de mobilité est par contre une somme d'argent. L'argent est par essence une donnée abstraite, un moyen d'échange dématérialisé, avec une valeur claire, fixée et acceptée généralement, avec lequel le travailleur peut s'acheter un nombre presqu'infini de biens matériels et de services.

La loi concernant la protection de la rémunération garantit de façon absolue au travailleur de disposer librement de sa rémunération en argent.

Cette différence fondamentale dans la nature des deux avantages a bien un nombre important de conséquences.

Les avantages salariaux matériels trouvent leur place de façon limitée dans la législation sociale. C'est entre autres la conséquence de la loi relative à la protection des rémunérations qui dispose que la rémunération doit toujours être payée en argent. De par sa nature de moyen d'échange abstrait, la rémunération en argent garantit que le travailleur puisse en effet l'utiliser totalement librement et selon ses propres idées et besoins.

Ce n'est pas le cas pour les avantages matériels. Les avantages en nature ne sont pour cette raison que très strictement autorisés comme moyen de paiement habituel, comme une manière autorisée par laquelle l'employeur remplit ses obligations de rémunération.

Lorsqu'une source légale oblige l'employeur à payer une certaine rémunération, cela doit toujours être compris comme une rémunération en argent. Les avantages salariaux en nature non autorisés ne peuvent dès lors pas faire partie de cette rémunération dont l'employeur est redevable en argent, sauf si la loi ou la jurisprudence l'y autorise.

D'un autre côté, le travailleur peut toujours réclamer l'avantage salarial en nature.

En résumé, cela signifie que l'employeur ne peut pas prendre en compte la valeur de l'utilisation privée de la voiture de société pour satisfaire à ses obligations salariales. Ces obligations salariales qui peuvent trouver leur origine dans la loi (par exemple, le sursalaire à payer suite à des heures supplémentaires, ou les pécules de vacances à payer), dans les conventions collectives de

of loonbarema's, of eindejaarspremie e.a.), of in de individuele arbeidsovereenkomsten.

Ten aanzien van de werknemer behoort de bedrijfswagen echter tot zijn rechten die hij kan opeisen. In die zin moet het voordeel van de bedrijfswagen toegekend blijven in de situaties dat de arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978 een gewaarborgd loon voorziet, en moet de waarde van het voordeel meegerekend worden om de omvang van de opzeggingsvergoeding te bepalen.

Bij de mobiliteitsvergoeding is dat onderscheid niet aan de orde, omdat het budget een geldbedrag is. Dat geldbedrag komt dus principieel wel in aanmerking om alle loonverplichtingen van de werkgever te voldoen, ongeacht de rechtsbron waar ze hun oorsprong in vinden.

De mobiliteitsvergoeding heeft dan ook een veel grotere impact op de loonverplichtingen van de werkgever, dan de waarde van het gebruiksvoordeel van de wagen.

Het uitgangspunt van het ontwerp is evenwel dat de vervanging van de bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding, budgetneutraal moet zijn voor alle betrokken partijen.

Precies omwille van het verschil in impact op de loonverplichtingen van de werkgever, van een bedrijfswagen enerzijds en van een mobiliteitsvergoeding anderzijds is de loutere omzetting van het voordeel van de bedrijfswagen naar een geldbedrag niet budgetneutraal voor de werkgever en de werknemer. Vereist daarvoor is immers dat de impact op de loonverplichtingen voor de werkgever in beide gevallen dezelfde zijn.

Deze scheef trekking van de budgetneutraliteit moet dan ook rechtgezet worden in het ontwerp.

Om die reden bepaalt artikel 13 dan ook dat de toekenning van de mobiliteitsvergoeding conform dit ontwerp geen enkel recht toekent aan de werknemer, behalve de uitbetaling ervan door de werkgever en de gelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding met het voordeel van het privégebruik van de bedrijfswagen.

Het gaat onder meer om volgende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten:

- het gewaarborgd loon indien de dagtaak niet kan worden aangevat of niet kan worden verdergezet (artikel 27),

travail (par exemple, payer le salaire minimum, ou les barèmes salariaux, ou les primes de fin d'année, etc), ou dans des contrats de travail individuels.

Vis-à-vis du travailleur, la voiture de société fait partie de ses droits qu'il peut réclamer. Dans cette optique, l'avantage de la voiture de société doit rester attribué dans les situations pour lesquelles la loi relative aux contrats de travail du 3 juillet 1978 prévoit une rémunération garantie, et la valeur de l'avantage doit être prise en compte pour déterminer l'ampleur de l'indemnité de dédit.

Pour l'allocation de mobilité, cette distinction n'est pas à faire, car l'allocation est une somme d'argent. Cette somme d'agent est donc bel et bien principalement prise en considération pour satisfaire toutes les obligations salariales de l'employeur, indépendamment de la source légale d'où elle tire son origine.

L'allocation de mobilité a dès lors un bien plus grand impact sur les obligations salariales de l'employeur, que la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture.

Le point de départ du projet est néanmoins que le remplacement de la voiture de société par une allocation de mobilité doit être budgétairement neutre pour toutes les parties impliquées.

C'est précisément à cause de la différence d'impact sur les obligations salariales de l'employeur d'une voiture de société d'un côté, et d'une allocation de mobilité de l'autre, que la simple transformation de l'avantage de la voiture de société en une somme d'argent n'est pas budgétairement neutre pour l'employeur et le travailleur. Pour cela, il est en effet requis que l'impact sur les obligations salariales de l'employeur soit identique dans les deux cas.

Cette entaille à la neutralité budgétaire doit donc être rectifiée dans le projet.

L'article 13 précise pour ces raisons que l'octroi de l'allocation de mobilité conformément au présent projet n'octroie aucun droit au travailleur, exception faite du paiement de celui-ci par l'employeur ainsi que l'égalité de traitement de l'allocation de mobilité avec l'avantage de l'usage privé de la voiture société.

Il s'agit notamment des dispositions suivantes de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail:

- la rémunération garantie si les tâches journalières ne peuvent être accomplies ou ne peuvent être poursuivies (article 27),

- het gewaarborgd loon bij klein verlet (artikel 30),
 - het loon van de arbeidsongeschikte werknemer die het werk hervat met een aangepast werk (artikel 31/1),
 - het bedrag van de opzeggingsvergoeding bij een overeenkomst van onbepaalde tijd (artikel 39), en in geval een arbeidsovereenkomst van bepaalde tijd of voor een bepaald werk vóór het verstrijken van die bepaalde tijd of dat bepaald werk een einde neemt (artikel 40),
 - het behoud van loon tijdens de dagen toegestane afwezigheid om ander werk te zoeken (artikel 41),
 - het gewaarborgd loon bij de schorsing omwille van technische stoornis (artikel 49),
 - het loon dat als sanctie door de werkgever moet betaald worden indien hij zijn verplichtingen in geval van schorsing van de overeenkomst voor arbeiders wegens economische redenen niet naleeft (artikel 51 § 7),
 - het gewaarborgd loon omwille van ziekte of ongeval van de arbeider (artikel 52) en omwille van een arbeidsongeval of beroepsziekte (artikel 54),
 - het begrip normaal loon (artikel 56),
 - het gewaarborgd loon voor bedienden in geval van ziekte, ongeval, arbeidsongeval of beroepsziekte (artikelen 70, 71 en 72),
 - het loon dat als sanctie door de werkgever moet betaald worden indien hij zijn verplichtingen in geval van schorsing van de overeenkomst voor bedienden wegens economische redenen niet naleeft (artikel 77/4 § 6),
 - het bedrag van de uitwinningsvergoeding (artikel 101),
 - het gewaarborgd loon voor dienstboden in geval van ziekte of ongeval (artikel 112),
 - het dagelijks forfaitair loon voor huisarbeiders die niet forfaitair betaald worden (artikelen 119.10 en 119.12),
 - het gewaarborgd loon in geval van ziekte of ongeval van studenten.
- Deze bepalingen hebben tot gevolg dat de mobilitetsvergoeding loon is in de beperkte zin van § 1 van
- la rémunération garantie en cas de petit retard (article 30),
 - la rémunération du travailleur incapable qui reprend le travail avec un travail adapté (article 31/1),
 - le montant de l'indemnité de dédit pour un contrat de travail à durée indéterminée (article 39), et si un contrat de travail pour une durée déterminée ou pour un travail déterminé se termine avant l'échéance de cette durée déterminée ou de ce travail déterminé (article 40),
 - la conservation de la rémunération durant les jours d'absence octroyés afin de trouver un autre travail (article 41),
 - la rémunération garantie en cas de suspension suite à un accident technique (article 49),
 - la rémunération qui doit être payée par l'employeur en tant que sanction s'il n'a pas respecté ses obligations en cas de suspension du contrat pour les ouvriers pour causes économiques (article 51, § 7),
 - de la rémunération garantie pour cause de maladie ou accident de l'ouvrier (article 52) et pour cause d'un accident de travail ou maladie professionnelle (article 54),
 - le concept de rémunération normale (article 56),
 - la garantie pour les employés en cas de maladie, accident, accident du travail ou maladie professionnel (articles 70, 71 et 72),
 - la rémunération qui doit être payée en tant que sanction pour l'employeur s'il ne respecte pas ses obligations en cas de suspension du contrat pour employés pour causes économiques (article 77/4, § 6),
 - du montant de l'indemnité d'éviction (article 101),
 - la rémunération garantie pour les domestiques en cas de maladie ou d'accident (article 112),
 - la rémunération journalière forfaitaire pour les travailleurs à domicile qui ne sont pas payés forfaitairement (articles 119.10 et 119.12),
 - la rémunération garantie en cas de maladie ou accident des étudiants.

Ces dispositions ont pour conséquence que l'allocation de mobilité ne constitue de la rémunération que

dit artikel, maar dat het geen loon is in de ruime zin van het woord, wat wil zeggen dat het naast deze bepalingen geen enkel ander recht doet ontstaan.

Een collectieve arbeidsovereenkomst kan gunstiger bepalingen voorzien voor de werknemers, zoals inzake aanvullende pensioenen of aanvullend vakantiegeld, door de werkgever of sector te betalen. Deze gunstigere bepalingen mogen evenwel niet leiden tot een wijziging van de ten aanzien van de Rijksdienst voor sociale zekerheid te vervullen administratieve formaliteiten noch tot een uitbreiding van rechten in de wettelijke regelingen van sociale zekerheid en jaarlijkse vakantie.

Op die wijze herstelt dit artikel van het ontwerp de verstoring van de budgetneutraliteit die optreedt indien het voordeel in natura van de bedrijfswagen wordt omgevormd naar een mobiliteitsvergoeding dat een geldbedrag is.

Art. 14

Dit is een belangrijk artikel op vlak van de preventie tegen misbruiken.

Het bepaalt dat de toekenning van de bedrijfswagen die werd ingeruimd voor een mobiliteitsvergoeding niet gekoppeld geweest mag zijn aan een gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van bestaande voordelen.

Het is een toepassing die in quasi gelijkaardige bewoordingen ook voorkomt in de reglementering van de "cheques", de maaltijdcheques, sport- en cultuurcheques en de ecocheques.

In die zin is het dus een klassieke en logische antimisbruikbepaling.

In het kader van dit ontwerp krijgt deze bepaling echter een bijzonder accent.

Het komt namelijk voor 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").

Dat is een operatie die gunstig is voor beide partijen; de werkgever bespaart op de loonkost en de werknemer ontvangt (veel) meer economische waarde via de bedrijfswagen dan hij, via zijn brutoloon, kan bekomen

dans le sens restreint du § 1^{er} du présent article, mais qu'elle ne constitue pas de la rémunération dans le sens large du mot, ce qui signifie que, à côté de ces dispositions, il ne fait naître aucun autre droit.

Une convention collective de travail peut prévoir des dispositions plus favorables pour les travailleurs. Comme par exemple en matière de pensions ou pécules de vacances complémentaires à payer par l'employeur ou le secteur. Ces dispositions plus favorables ne peuvent cependant pas mener à une modification des formalités administratives pour l'Office national de sécurité sociale ni à une extension des droits dans les règlements légaux de sécurité sociale et vacances annuelles.

De cette manière, le présent article du projet rectifie la distorsion de la neutralité budgétaire qui se produit si l'avantage en nature d'une voiture de société est transformé en une allocation de mobilité constituée d'une somme d'argent.

Art. 14

Il s'agit d'un article important en matière de prévention contre les abus.

Il détermine que l'octroi de la voiture de société qui a été échangée contre l'allocation de mobilité ne peut pas avoir été lié à un remplacement ou à une conversion, total ou partiel, des avantages existants.

Il s'agit d'une application qui se retrouve dans une formulation quasi identique dans la réglementation des "chèques", les chèques repas, les chèques sport et culture, et les écochèques.

En ce sens, il s'agit donc d'une disposition anti-abus logique et classique.

Dans le cadre du présent projet, cette disposition reçoit un accent particulier.

Il arrive en effet 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").

Il s'agit d'une opération favorable pour les deux parties, l'employeur économise sur les frais de salaire, et le travailleur reçoit (beaucoup) plus de valeur économique via la voiture de société qu'il ne pourrait, via son

met zijn nettoloon, omwille van het gunstige sociaal en fiscaal statuut van de bedrijfswagen, op voorwaarde dat de werkgever voldoende uitgespaarde werkgeverskost doorschuift naar de financiering van de bedrijfswagen.

Een loonoptimalisatie dus.

Het is de overheid – de RSZ – die hier de negatieve gevolgen van ondervindt.

De antimisbruikregeling van artikel 14 in dit ontwerp verhindert een dergelijke loonconstructie met het oog op de latere invoering van een mobiliteitsvergoeding.

De mobiliteitsvergoeding dat ingevoerd wordt om een bedrijfswagen te vervangen, die eerst op deze wijze gefinancierd werd via ingeleverd brutoloon, verliest het gunstig sociaal en fiscaal statuut van dit ontwerp (zie ook artikel 33 op dat vlak).

De Raad van State merkt op in haar advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 dat dit concreet betekent dat bedrijfswagens die via zo'n salary sacrifice ter beschikking gesteld worden, niet kunnen omgeruild worden en dus verplicht in het verkeer behouden blijven terwijl het net de bedoeling is het aantal bedrijfswagens te verminderen.

Dienaangaande wenst de Regering te verduidelijken dat:

-er sowieso nog altijd bedrijfswagens zullen behouden blijven en het niet de bedoeling is van het ontwerp om alle bedrijfswagens te bannen of te verbieden: veel bedrijfswagens worden immers ook professioneel gebruikt of kunnen naargelang de persoonlijke situatie van de werknemer ook noodzakelijk zijn en praktisch gezien dus niet zomaar vervangen worden door een mobiliteitsvergoeding;

-het aantal bedrijfswagens net zou stijgen zonder deze antimisbruikbepaling omdat veel werknemers zonder bedrijfswagen er eerst één zullen toegewezen krijgen om deze vervolgens in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding. Zonder deze specifieke bepaling zou de mobiliteitsvergoeding m.a.w. terecht komen bij werknemers die thans geen bedrijfswagen hebben en dat is net niet de bedoeling, integendeel. Bedoeling is immers net dat werknemers die nu over een bedrijfswagen beschikken, deze inleveren voor een mobiliteitsvergoeding zodat het aantal bedrijfswagens wel daalt.

salaire brut, obtenir avec son salaire net, suite au statut social et fiscal avantageux de la voiture de société, à condition que l'employeur dédie suffisamment de frais d'employeur épargnés à la voiture de société.

Une optimisation salariale donc.

C'est l'autorité – l'ONSS – qui en subit les conséquences négatives.

La disposition anti-abus de l'article 14 dans le présent projet empêche une telle construction salariale en vue d'une instauration ultérieure d'une allocation de mobilité.

L'allocation de mobilité introduite pour remplacer une voiture de société, qui est d'abord financée de cette façon via une réduction du loyer brut, perd le statut social et fiscal avantageux prévu par le présent projet (à ce sujet, voyez aussi l'article 33).

Le Conseil d'État souligne, dans son avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, que cela signifie concrètement que les voitures de société qui sont mis à disposition au moyen d'un tel salary sacrifice ne peuvent pas être converties et sont donc obligées de demeurer en circulation, alors que le but est justement de diminuer le nombre de voiture de société.

À cet égard, le gouvernement souhaite préciser que:

— de toute façon, des voitures de société seront toujours maintenues et l'objectif du projet n'est pas de bannir ou d'interdire toutes les voitures de société: beaucoup de voitures de société sont en effet également utilisées professionnellement ou sont nécessaires aux choix de vie des individus (famille nombreuse, etc.), et ne peuvent donc, d'un point de vue pratique, être remplacées simplement par une allocation de mobilité;

— le nombre de voitures de société augmenterait sans cette mesure anti-abus, car beaucoup de travailleurs sans voiture de société se verront tout d'abord accorder une voiture de société, pour la remplacer ensuite contre une allocation de mobilité. Sans cette disposition spécifique, l'allocation de mobilité finirait en d'autres termes auprès de travailleurs qui n'ont actuellement pas de voiture de société, ce qui n'est justement pas le but, que du contraire. Le but est en effet que les travailleurs qui disposent actuellement d'une voiture de société la restituent en échange d'une allocation de mobilité, de telle sorte que le nombre de voitures de société diminue effectivement.

Dit is dus een ernstige grendel op deze vorm van loonoptimalisatie.

Dat betekent echter niet dat de werkgever niet meer in staat zal zijn om zijn loonsysteem te wijzigen, of om de componenten van het loon te wijzigen.

Art. 15

Dit artikel van het ontwerp is een logische toepassing van de voorgaande artikels.

Indien de werkgever naast en bovenop de mobiliteitsvergoeding toch nog het voordeel van een bedrijfswagen (voor privévervoer) blijft toecken, of opnieuw toekent, dan verliest de mobiliteitsvergoeding zijn gunstig sociaal en fiscaal statuut zoals het in dit ontwerp wordt geregeld.

Een dergelijke situatie zou zich kunnen voordoen bij de zogenaamde “poolwagens”. Het systeem van de vervanging van de bedrijfwagens door een mobiliteitsvergoeding betekent immers niet dat de werkgever geen wagens meer ter beschikking kan stellen van zijn werknemers voor beroepsverplaatsingen, zijnde verplaatsingen naar klanten, werven, enz.

Woon-werkverplaatsingen zijn echter privéverplaatsingen. Dat betekent dat een werknemer na zijn beroepsverplaatsingen met een poolwagen, deze moet achterlaten op het terrein van de onderneming en er niet mee naar huis mag rijden.

In de mate dat de werkgever dit laatste toch toleert, is dit artikel van toepassing. De werkgever moet afdoende maatregelen treffen om dit te verhinderen.

Een uitzondering op het voorgaande is voorzien in geval van privégebruik van een poolwagen bij uitzonderlijke omstandigheden. Denk bijv. aan een werknemer die dringend een ziek kind van school of van de kinderopvang moet halen en daarvoor een poolwagen van de werkgever mag gebruiken om sneller ter plaatse te zijn.

Het principe dat de mobiliteitsvergoeding zijn statuut zoals bepaald door dit ontwerp verliest, geldt ook indien de werkgever de mobiliteitsvergoeding blijft toecken, nadat de werknemer terug over een bedrijfswagen beschikt of indien de werkgever nog andere voordelen blijft toecken die verbonden zijn aan de (vervangen) bedrijfwagen, zoals een tankkaart, een autoverzekering, enz.

Il s'agit donc d'un verrou sérieux à cette forme d'optimisation salariale.

Cela ne signifie toutefois pas que l'employeur ne sera plus en mesure de modifier son système salarial, ou de modifier des composantes de la rémunération.

Art. 15

Cet article du projet est une application logique des articles précédents.

Si l'employeur, à côté et en plus de l'allocation de mobilité, continue d'octroyer l'avantage d'une voiture de société (pour le transport privé), ou l'octroi de nouveau, alors l'allocation de mobilité perd son statut social et fiscal avantageux tel que prévu dans le présent projet.

Une telle situation pourrait se produire pour les voitures dites “de pool”. Le système de remplacement des voitures de société par une allocation de mobilité ne signifie cependant pas que l'employeur ne peut plus mettre à disposition de ses travailleurs des voitures -pour les déplacements professionnels, c'est-à-dire des déplacements chez les clients, sur les chantiers, etc.

Les déplacements du domicile au lieu de travail sont bien des déplacements privés. Cela signifie qu'un travailleur, après ses déplacements professionnels avec la voiture de *pool*, doit laisser celle-ci sur le terrain de l'entreprise, et il n'est pas autorisé à rouler avec jusque chez lui.

Dans la mesure où l'employeur tolère tout de même cette dernière utilisation, cet article est d'application. L'employeur doit élaborer des règles efficaces pour empêcher cela.

Une exception à ce qui précède est prévue, dans le cas d'une utilisation privée d'une voiture de *pool* dans des circonstances exceptionnelles. Pensons par exemple à un travailleur qui doit récupérer d'urgence un enfant malade à l'école ou à la crèche, et peut utiliser pour cela une voiture de *pool* de l'employeur pour se rendre plus rapidement sur place.

Le principe selon lequel l'allocation de mobilité perd son statut tel que déterminé par le présent projet vaut également si l'employeur continue à octroyer l'allocation de mobilité, après que le travailleur dispose à nouveau d'une voiture de société ou si l'employeur continue d'octroyer d'autres avantages liés à la voiture de société (remplacée), comme une carte carburant, une assurance voiture etc.

Een afgeleide toepassing is de situatie waarbij de werkgever blijft tussenkommen in de kosten van het woon-werkverkeer voor een werknemer die een mobiliteitsvergoeding geniet. In dat geval verliezen die vergoedingen hun statuut van verplaatsingsvergoeding en worden ze normaal loon dat volledig onderworpen is aan de sociale zekerheidsbijdragen en de personenbelasting.

Op dit ogenblik zijn de vergoedingen die de werkgever betaalt als terugbetaling van de verplaatsingskosten van het woon-werkverkeer van de werknemer vrijgesteld van RSZ-bijdragen. Die vrijstelling is gevestigd bij koninklijk besluit en meer bepaald artikel 19, § 2, 4°, van het koninklijk besluit van 28 november 1969 (het RSZ-uitvoeringsbesluit).

Artikel 15 van het ontwerp heeft voorrang op deze bepaling van artikel 19 § 2, 4° van het koninklijk besluit van 28 november 1969 en het wordt er impliciet door gewijzigd. Een werkgever die toch nog de verplaatsingskosten vergoedt zoals voorzien in – en in strijd met – artikel 15 van het ontwerp, kan geen beroep meer doen op de RSZ-vrijstelling zoals die in dit artikel 19 § 2, 4° van het RSZ-uitvoeringsbesluit voorzien wordt.

In paragraaf 2 wordt wel een uitzondering voorzien voor wat betreft de verplaatsingsvergoedingen voor werknemers die voorheen beschikten over een bedrijfswagen én daarbovenop een vergoeding ontvingen van hun werkgever voor hun woon-werkverkeer. Het ontwerp wil m.a.w. niet raken aan dergelijke bestaande afspraken.

HOOFDSTUK IV

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 16

Dit ontwerp heeft tot doel om bedrijfwagens uit het verkeer te halen.

De controle daarop is dan ook een belangrijk element.

Die controle heeft tot doel de nodige gegevens te kunnen verzamelen om het effect van dit ontwerp op

Une application dérivée est la situation où l'employeur continue à intervenir dans le frais pour le trajet domicile – lieu de travail d'un travailleur qui bénéficie d'une allocation de mobilité. Dans ce cas, les indemnités perdent leur statut d'indemnité de déplacement et deviennent une rémunération normale, totalement soumise aux cotisations de sécurité sociale et à l'impôt des personnes physiques.

Actuellement, les indemnités que l'employeur paie en remboursement des frais de déplacement du domicile au lieu de travail du travailleur sont exonérées de cotisations ONSS. Cette exemption est prévue par arrêté royal et plus particulièrement l'article 19, § 2, 4°, de l'arrêté royal du 28 novembre 1696 (l'arrêté-exécution ONSS).

L'article 15 du présent projet a primauté sur cette disposition de l'article 19, § 2, 4° du l'arrêté royal du 28 novembre 1969 et il le modifie implicitement. Un employeur qui indemnise encore tout de même les frais de déplacement tels que prévus par – et en contradiction avec – l'article 15 du présent projet, ne peut plus solliciter l'exonération à l'ONSS comme cela est prévu dans cet article 19, § 2, 4°, de l'arrêté-exécution ONSS.

Dans le paragraphe 2, une exception est bien prévue en ce qui concerne les indemnités de déplacement pour les travailleurs qui précédemment disposaient d'une voiture de société et recevaient en sus une indemnité de leur employeur pour leur trajet domicile – lieu de travail. En d'autres termes, le projet ne veut pas toucher à de tels accords existants.

CHAPITRE IV

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Traitements de l'allocation de mobilité par le droit du travail

Art. 16

Le présent projet a pour objectif de retirer les voitures de société de la circulation.

Le contrôle à ce propos est également un élément important.

Ce contrôle a pour but de pouvoir récolter les données nécessaires afin de pouvoir mesurer l'effet du

de mobiliteit te kunnen meten en uiteraard ook om oneigenlijk gebruik ervan op te sporen en te verhinderen.

De regering wil anderzijds geen nieuwe en zware procedures en controlemechanismen opleggen aan de werkgevers. De administratieve eenvoud moet zoveel mogelijk behouden blijven en nagestreefd worden.

Dat betekent in eerste instantie dat, in de mate van het mogelijke, van de bestaande procedures en controlemechanismen gebruik moet gemaakt worden.

Dit artikel geeft daartoe de juridische basis.

Het maakt van de overeenkomst die beide partijen moeten sluiten m.b.t. de mobiliteitsvergoeding, conform artikel 7, een "sociaal document".

Het personeelsregister en de individuele rekening zijn ook sociale documenten.

Het artikel past daartoe de wetgeving van de sociale documenten aan (KB nr.5 van 23 oktober 1978).

Een gelijkaardige juridische aanpak is al eerder gebeurd voor bijvoorbeeld de studentenovereenkomsten en de overeenkomst bij het ter beschikking stellen van werknemers (o.a. uitzendarbeid).

Art. 17

De sancties worden in het Sociaal Strafwetboek aangepast, in overeenstemming met de aanpassing van het koninklijk besluit op de sociale documenten in het vorige artikel.

Op deze wijze kan de inspectie van de sociale wetten controleren en optreden om oneigenlijke toepassingen recht te zetten of te sanctioneren.

Afdeling 2

Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 18

De bijdragen voor de sociale zekerheid worden berekend op het loon van de werknemers. De RSZ-wetgeving bevat evenwel geen eigen definitie van het loon dat als berekeningsbasis dient voor de inning van de bijdragen.

présent projet sur la mobilité. Et évidemment également afin de dépister et empêcher une utilisation abusive de ce système.

Le gouvernement ne veut toutefois pas mettre en place de nouvelles et lourdes procédures et mécanismes de contrôles pour les employeurs. La simplicité administrative doit être maintenue autant que possible et être poursuivie.

Cela signifie en premier lieu que, dans la mesure du possible, il doit être fait usage des procédures et mécanismes de contrôle existants.

Cet article donne une base juridique sur ce point.

Cela fait du contrat qui doit être conclu par les deux parties à propos de l'allocation de mobilité, conformément à l'article 7, un "document social".

Le registre du personnel et les comptes individuels constituent également des documents sociaux.

L'article adapte à ce sujet la législation des documents sociaux (AR n°5 du 23 octobre 1978).

Une approche juridique équivalente a déjà été adoptée pour, par exemple, les contrats d'étudiant, et le contrat de mise à disposition de travailleurs (entre autres, le travail intérimaire).

Art. 17

Les sanctions sont adaptées dans le Code pénal social, en accord avec l'adaptation de l'arrêté royal la loi sur les documents sociaux de l'article précédent.

De cette manière, l'inspection des lois sociales peut contrôler et intervenir pour rectifier ou sanctionner des applications imprropres.

Section 2

Traitemet de l'allocation de mobilité par le droit social

Art. 18

Les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur la rémunération des travailleurs. La législation ONSS ne contient toutefois pas de définition propre de la rémunération qui sert de base de calcul pour la perception de ces cotisations.

Daartoe wordt verwezen naar het loonbegrip zoals gedefinieerd in artikel 2 van de Loonbeschermingswet. Dit loonbegrip is erg ruim en beschrijft loon als geld of in geld waardeerbare voordelen waarop de werknemer ingevolge de dienstbetrekking recht heeft ten laste van zijn werkgever.

Dit erg ruime loonbegrip kan enerzijds verruimd en anderzijds beperkt worden bij koninklijk besluit. Het resultaat daarvan is terug te vinden in artikel 19, 19bis, 19ter en 19quater van het RSZ-Uitvoeringsbesluit van 28 november 1969.

Anderzijds worden ook in de RSZ-wet zelf enkele voor-delen uitdrukkelijk uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip.

Meer bepaald in §§ 3 en 3bis van artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders en in artikel 23, 3e en 4e lid van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.

Aan deze voor-delen met uitdrukkelijke wettelijke uitsluiting uit het loonbegrip dat dient als basis voor de berekening van de sociale zekerheidsbijdragen, worden de bedragen toegekend als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig deze wet, toegevoegd.

Art. 19

Artikel 45 van de RSZ-wet van 28 november 1969 is zeer algemeen opgesteld en zeer ingrijpend van inhoud: elk onderscheid bij het toekennen van aanvullende voor-delen tussen werknemers behorende tot eenzelfde categorie is niet geoorloofd.

Ondanks zijn leeftijd en het feit dat er het laatste decennium veel genuanceerde reglementering is ontstaan op het vlak van de bestrijding van ongelijkheid, wordt dit artikel nog steeds toegepast door de rechtspraak.

Zowel die rechtspraak als de rechtsleer zijn echter van oordeel dat de toepassing van het artikel zich beperkt tot aanvullingen bij de sociale zekerheidsvoordelen die gevat worden door de wet van 1969.

De mobiliteitsvergoeding valt niet te catalogeren als een aanvulling bij een van de sociale zekerheidsvoordelen en kan niet gevat worden door dit artikel.

Anderzijds zijn de algemene bewoordingen waarin dit artikel 45 is opgesteld van dien aard dat het niet uit te

Il est renvoyé au concept de rémunération tel que défini à l'article 2 de la loi sur la protection de la rémunération. Ce concept de rémunération est très large, et décrit la rémunération comme de l'argent ou des avantages évaluables en argent auxquels le travailleur a droit grâce à sa fonction, à charge de son employeur.

Ce très large concept de rémunération peut d'une part être élargi et d'une autre part être limité par arrêté royal. Le résultat de tout cela est à retrouver aux articles 19, 19bis, 19ter et 19quater de l'arrêté d'exécution ONSS du 28 novembre 1969.

D'autre part, la loi sur l'ONSS elle-même exclut certains avantages de la notion de rémunération ONSS.

Plus précisément, dans les §§ 3 et 3bis de l'article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs et à l'article 23, alinéa 3 et 4, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

Le montant octroyé en tant qu'allocation de mobilité conformément à la présente loi est ajouté à ces avantages explicitement exclus du concept de rémunération qui sert de base au calcul des cotisations sociales.

Art. 19

L'article 45 de la loi ONSS du 28 novembre 1969 est rédigé de façon très générale et est très radical dans son contenu: toute différence dans l'octroi d'avantages complémentaires entre des travailleurs appartenant à une même catégorie n'est pas permise.

Malgré son âge et le fait que de nombreuses réglementations plus nuancées ont vu le jour durant la dernière décennie à propos de la lutte contre les inégalités, cet article est toujours appliqué par la jurisprudence.

Tant la jurisprudence que la doctrine sont toutefois d'avis que l'application de cet article se limite aux compléments des avantages de sécurité sociale qui sont repris par la loi de 1969.

L'allocation de mobilité ne doit pas être cataloguée comme un complément à un des avantages de sécurité sociale, et ne peut pas être reprise par le présent article.

D'autre part, les formulations très larges dans les- quelles est rédigé l'article 45 sont de nature telle qu'il

sluiten valt dat een rechter ooit dit artikel op een ruimere wijze zal willen toepassen op de mobiliteitsvergoeding.

Om die mogelijke rechtsonzekerheid uit de weg te ruimen, vult artikel 19 het bewuste artikel 45 aan met een alinea die de toepassing ervan op de mobiliteitsvergoeding uitsluit.

Art. 20

Hier geldt dezelfde overweging als deze ontwikkeld in artikel 18 van deze wet.

Art. 21

Loon en andere voordelen die behoren tot het RSZ-loonbegrip, zijn onderworpen aan de gewone werkgeversbijdragen inzake sociale zekerheid. Naast de gewone werkgeversbijdragen, zijn er ook nog bijzondere bijdragen, ten laste van de werkgever zoals de bijdrage voor bestaanszekerheid, de bijdrage voor het Fonds Sluiting van Ondernemingen, enz. Sommige voordelen, die uitdrukkelijk uitgesloten worden uit het toepassingsgebied voor de inning van de gewone sociale zekerheidsbijdragen, zijn onderworpen aan een bijzondere solidariteitsbijdrage in hoofde van de werkgever.

Dat is onder meer het geval voor de bedrijfswagen die door de werkgever ter beschikking wordt gesteld van de werknemer die deze ook voor andere dan loutere beroepsdoeleinden mag gebruiken. Dit voordeel is uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip op grond van artikel 19, § 2, 15°, van het RSZ-uitvoeringsbesluit van 28 november 1969, maar onderworpen aan de zogenaamde CO₂-solidariteitsbijdrage, op grond van artikel 38, § 3quater van de RSZ-wet van 29 juni 1981.

Ook de werkgever die de werknemer de mogelijkheid biedt om de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsvergoeding zal een solidariteitsbijdrage dienen te betalen voor de toekenning van deze mobiliteitsvergoeding.

Teneinde de budgetneutraliteit voor de overheid te bewaren op het vlak van de sociale zekerheidsinkomsten, wordt deze solidariteitsbijdrage forfaitair bepaald en vastgeklikt op het laatst geldende bedrag van de CO₂-solidariteitsbijdrage, berekend voor het voertuig dat werd vervangen door de mobiliteitsvergoeding.

Wanneer de betrokken werknemer in de loop van de kalendermaand voorafgaand aan de kalendermaand waarin de vervanging plaatsvindt, opeenvolgend

n'est pas à exclure qu'un juge applique un jour cet article de façon plus large à l'allocation de mobilité.

Pour éliminer cette possible insécurité juridique, l'article 19 complète l'article 45 en question avec un alinéa qui en exclut l'application à l'allocation de mobilité.

Art. 20

La même considération que celle développée pour l'article 18 de la présente loi vaut ici aussi.

Art. 21

La rémunération et les autres avantages qui appartiennent au concept de rémunération ONSS sont soumis aux cotisations patronales classiques en matière de sécurité sociale. A côté des cotisations patronales classiques, il y a également d'autres cotisations spécifiques, à charge de l'employeur, comme la cotisation pour sécurité d'existence, la cotisation pour le Fonds de fermeture des entreprises, etc. Certains avantages, explicitement exclus du champ d'application de la perception des cotisations de sécurité sociale classiques, sont soumis à une cotisation spéciale de solidarité dans le chef de l'employeur.

C'est entre autres le cas pour la voiture de société qui est mise à disposition du travailleur qui peut également l'utiliser à des fins autres que purement professionnelles. Cet avantage est exclu du concept de rémunération ONSS sur base de l'article 19, § 2, 15°, de l'arrêté d'exécution de l'ONSS du 28 novembre 1969, mais est soumis à la cotisation dite de solidarité CO₂, sur base de l'article 38, § 3quater de la loi ONSS du 29 juin 1981.

L'employeur qui offre la possibilité au travailleur de remplacer la voiture de société par une allocation de mobilité devra également payer une cotisation de solidarité pour l'octroi de cette allocation de mobilité.

Afin de conserver la neutralité budgétaire pour l'autorité publique sur le plan des revenus de la sécurité sociale, cette cotisation de solidarité sera déterminée forfaitairement et fixée sur base du dernier montant en cours de la cotisation de solidarité CO₂, calculée pour le véhicule remplacé par l'allocation de mobilité.

Lorsque le travailleur concerné, dans le courant du mois calendrier précédent le mois calendrier lors duquel le remplacement a lieu, a eu à disposition plusieurs

verschillende wagens ter beschikking had, wordt voor die kalendermaand de solidariteitsbijdrage weerhouden van de wagen die het meeste aantal dagen gebruikt werd tijdens die betrokken maand.

De solidariteitsbijdrage zal op 1 januari van elk jaar aangepast worden aan de levensduurte, overeenkomstig de bepaling van artikel 38, § 3*quater*, 9° van de RSZ-wet van 29 juni 1981.

De solidariteitsbijdrage is een bijzondere patronale bijdrage die maandelijks verschuldigd is en elk kwartaal gestort wordt aan de RSZ onder dezelfde voorwaarden als de gewone sociale zekerheidsbijdragen.

De werkgever ten aanzien van wie wordt vastgesteld dat hij de verschuldigde solidariteitsbijdrage niet heeft aangegeven is een forfaitaire vergoeding verschuldigd.

Het bedrag van deze forfaitaire vergoeding is gelijk aan het dubbele van de ontdoken bijzondere bijdrage.

Deze forfaitaire sanctie wordt toegepast als de werkgever (of zijn mandataris) wijzigingen doorvoert na het einde van het kwartaal volgend op het kwartaal waarop de aangifte betrekking heeft.

Als de wijzigingen worden uitgevoerd op initiatief van de inspectiediensten, zijn naast de forfaitaire sanctie ook nog bijdrageopslagen (10 pct.) en intresten (7 pct. op jaarbasis) verschuldigd.

Afdeling 3

Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 22

Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat wordt toegekend wanneer een bedrijfswagen wordt ingeleverd, is een voordeel van alle aard.

Dit belastbaar voordeel wordt forfaitair vastgelegd op vier procent van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen op het ogenblik van de vervanging ervan door de mobiliteitsvergoeding.

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.

voitures consécutivement, la cotisation de solidarité retenue pour ce mois calendaire est celle de la voiture qui a été utilisée le plus de jours durant le mois concerné

La cotisation de solidarité sera adaptée le 1^{er} janvier de chaque année au coût de la vie, conformément à la disposition de l'article 38, § 3*quater*, 9°, de la loi ONSS du 29 juin 1981.

La cotisation de solidarité est une cotisation patronale spécifique, qui est due mensuellement et qui est versée trimestriellement à l'ONSS sous les mêmes conditions que les cotisations classiques de sécurité sociale.

L'employeur à l'égard de qui l'on constate que la cotisation de solidarité due n'a pas été versée, est redévable d'une indemnité forfaitaire.

Le montant de cette indemnité forfaitaire est égal au double de la cotisation spéciale éludée.

Cette sanction forfaitaire est appliquée si l'employeur (ou son mandataire) effectue des modifications après la fin du trimestre suivant le trimestre auquel se rapporte la déclaration.

Si les modifications sont effectuées sur initiative des services de l'inspection, des accroissements (10 p.c.) et des intérêts (7 p.c. sur base annuelle) sont également dus à côté de la sanction forfaitaire.

Section 3

Traitements fiscaux de l'allocation de mobilité

Art. 22

Le montant de l'allocation de mobilité qui est accordée lorsqu'une voiture de société est rendue, est un avantage imposable.

Cet avantage imposable sera évalué forfaitairement sur 4 p.c. de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société au moment de son remplacement par l'allocation de mobilité.

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.

Het belastbare voordeel dat op deze manier werd berekend voor de ingeleverde bedrijfswagen, geldt, behoudens indexering, voor de volledige duur van de mobiliteitsvergoeding. Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het belastbare voordeel overschrijdt, is een vrijgesteld inkomen.

Als de werknemer in de loop van de twaalf maanden voorafgaand aan de vervanging, opeenvolgend over verschillende wagens heeft beschikt, wordt het belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding berekend op basis van de cataloguswaarde van de wagen waarover hij in deze periode het langst heeft beschikt.

Het belastbare voordeel dat op deze manier werd berekend, wijzigt niet, behoudens indexering, ook niet bij een verandering van werkgever.

Er is rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017 behalve met de opmerking over de brandstofkosten. Er is geoordeeld dat het opportuin is om geen regel in te voeren die afwijkt van de regel voor de berekening van het voordeel van alle aard voor de ter beschikking stelling van een voertuig door de werkgever.

Art. 23

Artikel 38 § 1, wordt aangevuld met een uitsluiting van de voorziene vrijstelling van woon-werkvergoedingen in combinatie met de mobiliteitsvergoeding.

De werkgever kan in principe immers geen vrijgestelde vergoeding meer toekennen voor de verplaatsing van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, tenzij hij dit reeds deed toen de werknemer nog over een bedrijfswagen beschikte (cf. artikel 9, § 3, van het ontwerp).

Deze uitzondering geldt zowel voor de vergoedingen voor verplaatsingen met het openbaar vervoer, als voor vergoedingen voor verplaatsingen met de wagen, de fiets, het door de werkgever georganiseerde collectief vervoer, de motorfiets en alle andere transportmiddelen. De mobiliteitsvergoeding wordt m.a.w. geacht al deze vergoedingen mee te vervangen.

Alleen de fiscale vrijstelling van maximaal € 250 niet-geïndexeerd van art 38, § 1, eerste lid, 9°, c) kan verder worden genoten, gelet dat die ook kan worden toegepast door werknemers met een bedrijfswagen.

Een vergoeding die, niettegenstaande deze bepaling wordt betaald, wordt integraal belast als bezoldiging. Dit heeft tot gevolg dat een werknemer die een

L'avantage imposable ainsi calculé pour la voiture de société restitué est fixé pour toute la durée de l'allocation de mobilité, sauf indexation. Le montant de l'allocation de mobilité qui excède cet avantage imposable correspond à un revenu exonéré.

Si au cours des douze mois précédent le remplacement, le travailleur a disposé successivement de plusieurs véhicules de société, on calcule l'avantage imposable de l'allocation de mobilité à base de la valeur catalogue du véhicule dont il a disposé le plus longtemps au cours de cette période.

L'avantage imposable ainsi calculé n'évolue pas, sauf indexation, même en cas de changement d'employeur.

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017 sauf en ce qui concerne la remarque relative aux frais de carburants. Il a été jugé opportun de ne pas instaurer une règle qui déroge à la règle du calcul de l'avantage de toute nature pour un véhicule mis à disposition par l'employeur.

Art. 23

L'article 38, § 1^{er}, est complété par une exclusion de l'exonération prévue pour les indemnités domicile – lieu de travail en combinaison avec l'allocation de mobilité.

L'employeur, en principe, ne peut en effet plus octroyer une indemnité exonérée pour le déplacement entre le domicile et le lieu de travail avec le véhicule précité, sauf s'il le faisait déjà alors que le travailleur bénéficiait d'une voiture de société (cf. article 9, § 3 du projet).

Cette exception vaut tant pour les indemnités pour les transports en commun, que pour les voitures, les vélos, le transport collectif organisé par l'employeur, la moto, et tous les autres moyens de transport. L'allocation de mobilité est considérée remplacer toutes ces indemnités.

Seule l'exonération fiscale de maximum 250 € non indexée de l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9 °, c) peut être appliquée, étant donné qu'elle peut également être appliquée par des travailleurs avec une voiture de société.

Une indemnité qui est payée nonobstant cette disposition est intégralement imposable en tant que rémunération. Cela a pour conséquence qu'un travailleur qui

mobiliteitsvergoeding geniet, geen vrijstelling kan genieten van een vergoeding voor de verplaatsing tussen de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, met uitzondering van deze voorzien in artikel 38 § 1, eerste lid, 9°, c).

Deze uitsluiting geldt in het kader van het georganiseerd vervoer zowel voor de werknemer-passagier als de werknemer-chauffeur.

Indien een werknemer-passagier, bijvoorbeeld, een mobiliteitsvergoeding ontvangt zoals bepaald in artikel 11 van deze wet en niettegenstaande bovenvermeld principe, eveneens gelijktijdig een vergoeding ontvangt van de werkgever in het kader van carpooling, dan is deze laatste vergoeding integraal belast als bezoldiging. De werknemer-chauffeur en de andere werknemer-passagiers die geen mobiliteitsvergoeding ontvangen, kunnen wel een vrijstelling genieten voor een bedrag dat maximaal gelijk is aan de prijs van een treinabonnement eerste klasse voor die afstand, indien de voorwaarden van het gemeenschappelijk vervoer zijn nageleefd en de beroepskosten van de werknemer overeenkomstig artikel 51 WIB 92 forfaitair worden bepaald.

Art. 24

De bijzondere solidariteitsbijdrage verschuldigd op de mobiliteitsvergoeding volgens artikel 38, § 30ctdecies van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers is integraal aftrekbaar. Deze bepaling bevestigt dit uitdrukkelijk.

Art. 25

Dit voegt een nieuw artikel 52ter in hetzelfde wetboek wat de aftrekbaarheid van de mobiliteitsvergoeding betreft.

Het tarief van aftrekbaarheid wordt uniform op 75 pct. van de mobiliteitsvergoeding bepaald.

Er is rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017.

Art. 26

Art 66, § 5, van hetzelfde Wetboek voorziet in een gelijkschakeling van het belastbaar voordeel van de mobiliteitsvergoeding met het belastbaar voordeel van alle aard van de bedrijfswagen.

bénéficie d'une allocation de mobilité, ne peut bénéficier d'aucune exonération d'une indemnité pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail à l'exception de celle prévue à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9[°], c)..

Cette exclusion vaut dans le cadre du transport collectif organisé autant pour le travailleur-passager que pour le travailleur-chauffeur.

Si un travailleur-passager, par exemple, reçoit une allocation de mobilité telle que visée par l'article 11 de la présente loi et nonobstant le principe précité, reçoit également simultanément une indemnité de l'employeur dans le cadre du carpooling, alors cette dernière indemnité est intégralement imposable en tant que rémunération. Le travailleur-chauffeur et les autres travailleurs-passagers qui ne reçoivent pas d'allocation de mobilité, peuvent quant à eux profiter d'une exonération pour un montant au maximum égal au prix d'un abonnement de train de première classe pour cette distance, si les conditions du transport collectif sont respectées et les frais professionnels du travailleurs fixés forfaitairement conformément à l'article 51 CIR 92.

Art. 24

La cotisation spéciale de solidarité due sur l'allocation de mobilité selon l'article 38, § 30ctdecies de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, est intégralement déductible. Cette disposition le confirme expressément.

Art. 25

Cet article ajoute un nouvel article 52ter dans le même code en ce qui concerne la déductibilité de l'allocation de mobilité.

Le taux de déductibilité est uniformément fixé à 75 p.c. de l'allocation de mobilité.

Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017.

Art. 26

L'art. 66, § 5, du même Code prévoit une égalisation de l'avantage imposable de l'allocation de mobilité avec l'avantage imposable de la voiture de société.

Dat artikel voorziet nl. dat ook wie een bedrijfswagen heeft, zijn werkelijke beroepskosten met betrekking tot woon-werkverplaatsingen kan bewijzen aan maximaal 0,15 euro per kilometer, zij het met die beperking dat die beroepskosten m.b.t. het woon-werkverkeer dan maximaal gelijk kunnen zijn aan het voordeel van alle aard van de bedrijfswagen zelf. Dit artikel 26 voorziet eenzelfde regeling voor wie een mobiliteitsvergoeding geniet.

Art. 27

Dit artikel heeft als doel artikel 198 WIB 92 betreffende de verworpen uitgaven met betrekking tot de venootschapsbelasting te wijzigen.

De mobiliteitsvergoeding krijgt een gelijkaardige belastingbehandeling als de bedrijfswagen. Ook de regel dat 17 pct. of 40 pct. van het voordeel een verworpen uitgave uitmaakt, blijft van toepassing.

De nieuwe bepaling voegt een alinea toe in artikel 198, 9° en 9°bis, WIB 92, om te voorzien in een verworpen uitgave van de mobiliteitsvergoeding ten belope van 17 pct. of 40 pct. van het bedrag van het voordeel, afhankelijk of de brandstofkosten verbonden aan het voertuig dat omgeruimd werd met toepassing van deze wet, al dan niet geheel of gedeeltelijk ten laste werden genomen door de werkgever of de onderneming.

Het percentage van 17 pct. of 40 pct. voor de vaststelling van de verworpen uitgave wordt toegepast op het bedrag van het voordeel berekend volgens de wetelijke en reglementaire bepalingen zoals bepaald in het nieuwe artikel 33ter, WIB 92.

De nieuwe bepaling is van toepassing naast de bepalingen inzake het aftrekpercentage van de mobiliteitsvergoeding (nieuwe artikelen 52ter en 198ter, WIB 92).

Door de toevoeging in punt 9° en 9°bis van artikel 198 WIB 92 wordt de verworpen uitgave onder het toepassingsgebied gebracht van artikel 207, tweede lid, WIB 92.

Deze verworpen uitgave wordt dus in elk geval in de belastbare basis van het tijdperk vermeld en kan in geen enkel geval gecompenseerd worden met het verlies van het belastbaar tijdperk.

Er is rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017.

Cet article stipule que même ceux qui ont une voiture de société, peuvent prouver leurs dépenses professionnelles réelles pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pour un maximum de 0,15 euro par kilomètre, sous la restriction que ces dépenses professionnelles pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne peuvent pas dépasser le montant de l'avantage de toute nature de la voiture de société elle-même. Cet article 26 prévoit le même régime pour ceux qui bénéficient d'une allocation de mobilité.

Art. 27

Cet article a pour objectif de modifier l'article 198 CIR 92 relatif au rejet de dépenses relatives à l'impôt des sociétés.

L'allocation de mobilité reçoit un traitement fiscal équivalent à celui de la voiture de société. La règle selon laquelle 17 p.c. ou 40 p.c. de l'avantage constitue une dépense rejetée reste d'application.

La nouvelle disposition ajoute un alinéa à l'article 198, 9° et 9°bis, CIR 92, afin de prévoir une dépense rejetée de l'allocation de mobilité à concurrence de 17 p.c. ou de 40 p.c. du montant de l'avantage, selon que les frais de carburant liés au véhicule qui a été échangé en application de cette loi, ont été ou non, en tout ou en partie, pris en charge par l'employeur ou l'entreprise.

Le pourcentage de 17 p.c. ou de 40 p.c. pour la détermination de la dépense rejetée est appliqué sur le montant de l'avantage calculé suivant les dispositions légales et réglementaires telles que déterminées conformément au nouvel article 33ter, CIR 92.

La nouvelle disposition s'applique en plus des dispositions sur le pourcentage de déduction de l'allocation de mobilité (nouveaux articles 52ter et 198ter, CIR 92).

Par l'ajout au point 9° et 9°bis de l'article 198 CIR 92, la dépense rejetée est placée dans le champ d'application de l'article 207, alinéa 2, CIR 92.

Cette dépense rejetée est donc à chaque fois mentionnée dans la base imposable de la période et ne peut en aucun cas être compensée avec les pertes de la période imposable.

Il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017.

Art. 28

In afwijking van het nieuwe artikel 52ter WIB 92 blijft tot 31 december van het eerste kalenderjaar volgend op het jaar van omruiling van de bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding zoals bepaald in art. 11 van deze wet, het tarief van de aftrekbaarheid van de mobiliteitsvergoeding voor de vennootschapsbelasting en de belasting van niet-inwoners/vennootschappen als een overgangsmaatregel behouden op het tarief van de aftrekbaarheid van de beroepskosten, andere dan brandstof, zoals van toepassing op de omgeruilde bedrijfswagen, bepaald bij toepassing van art. 198bis WIB 92.

Voorzien wordt wel dat het percentage van aftrek van de mobiliteitsvergoeding niet lager kan zijn dan 75 pct. en niet hoger dan 95 pct. De bedoeling daarvan is om omruiling van de meest vervuilende bedrijfswagens zo aan te moedigen.

Artikel 198bis WIB 92 moduleert het tarief van aftrekbaarheid van de kosten verbonden aan het gebruik van de in artikel 65 bedoelde voertuigen, andere dan brandstofkosten, in functie van de CO₂-uitstoot per kilometer en dit naargelang de gebruikte brandstof. De aftrekbaarheid van de beroepskosten die betrekking hebben op de meest milieuvriendelijke voertuigen wordt op 120 pct. gebracht terwijl daarentegen de voertuigen met de hoogste CO₂-uitstoot worden bestraft met een tarief van 50 pct.

Na deze periode wordt het tarief desgevallend jaarlijks op 1 januari verlaagd met 10 pct. tot het uniform percentage van 75 pct. is bereikt.

Art. 29

Dit artikel heeft als doel een bedrag gelijk aan 17 pct. of 40 pct. van het in nieuw artikel 33ter bedoelde belastbaar voordeel voor de mobiliteitsvergoeding toe te voegen aan de elementen waarop de aan de rechtspersonenbelasting onderworpen rechtspersonen belastbaar zijn.

Art. 30

Dit artikel heeft als doel de aanslagvoet vast te stellen betreffende het door het vorige artikel toegevoegde element.

Art. 28

Par dérogation au nouvel article 52ter, CIR 92, le taux de déductibilité de l'allocation de mobilité pour l'impôt des sociétés et l'impôt des non-résidents/sociétés reste applicable jusqu'au 31 décembre de la première année civile suivant l'année de l'échange de la voiture de société par l'allocation de mobilité en tant que mesure transitoire basée sur le taux de déductibilité des frais professionnels, autres que le carburant, tel qu'applicable sur la voiture de société échangée, déterminé par application de l'art. 198bis CIR 92.

Il est toutefois prévu que le pourcentage de déduction de l'allocation de mobilité ne puisse être inférieur à 75 p.c. ni supérieur à 95 p.c. Le but est d'encourager ainsi le remplacement des voitures de société les plus polluantes.

L'article 198bis CIR 92 module le taux de déductibilité des frais liés à l'utilisation des véhicules visés à l'article 65, autres que les frais de carburant, en fonction de l'émission de CO₂ par kilomètre et cela en fonction du carburant utilisé. La déductibilité des frais professionnels relatifs aux véhicules les moins polluants est portée à 120 p.c. tandis qu'au contraire, les véhicules avec la plus forte émission de CO₂ sont sanctionnés avec un taux de 50 p.c.

Après cette période, le taux annuel, le cas échéant, est diminué de 10 p.c. au 1^{er} janvier jusqu'à ce que le taux uniforme de 75 p.c. soit atteint.

Art. 29

Cet article a pour objectif d'ajouter un montant égal à 17 p.c. ou 40 p.c. de l'avantage imposable visé au nouvel article 33ter pour l'allocation de mobilité aux éléments sur lesquels les personnes morales soumises à l'impôt des personnes morales sont imposables.

Art. 30

Cet article a pour but de déterminer le taux de base relatif à l'élément ajouté par l'article précédent.

Art. 31

Dit artikel heeft als doel een bedrag gelijk aan 17 pct. of 40 pct. van het in nieuw artikel 33ter bedoelde belastbaar voordeel voor de mobiliteitsvergoeding toe te voegen aan de elementen waarop de in artikel 227, 3°, WIB 92 bedoelde rechtspersonen niet-inwoners belastbaar zijn.

Art. 32

Dit artikel heeft als doel de aanslagvoet vast te stellen betreffende het door het vorige artikel toegevoegde element.

HOOFDSTUK V

Sancties

Art. 33

Het ontwerp voorziet geen bijzondere en nieuwe strafsancties bij een inbreuk door de partijen.

De bedoeling van de wetgever is om aan de mobiliteitsvergoeding een statuut toe te kennen dat evenwaardig is als het statuut van de bedrijfswagen, op sociaal en fiscaal vlak. Indien de partijen hier de spelregels niet van naleven, dan vervalt dit gunstige sociaal en fiscaal statuut. Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt dan een gewoon loon.

Deze burgerrechtelijke sanctie is dan ook voldoende accuraat.

Om de naleving van de spelregels te kunnen controleren wordt het document van artikel 7 gelijkgesteld met een sociaal document van het koninklijk besluit nr.5. Op die wijze zijn de inspectiediensten bevoegd voor de nodige controles en kunnen ze desgevallend beroep doen op de bepalingen van het Sociaal Strafwetboek om deze controles en de naleving ervan af te dwingen.

HOOFDSTUK VI

Uitvoering en inwerkingtreding

Art. 34

De datum van inwerkingtreding van de wet wordt bepaald op 1 januari 2018.

Art. 31

Cet article a pour objectif d'ajouter un montant égal à 17 p.c. ou 40 p.c. de l'avantage imposable visé au nouvel article 33ter pour l'allocation de mobilité aux éléments sur lesquels les personnes morales non-résidentes visées à l'article 227, 3°, CIR 92 sont imposables.

Art. 32

Cet article a pour but de déterminer le taux de base relatif à l'élément ajouté par l'article précédent.

CHAPITRE V

Sanctions

Art. 33

Le projet ne prévoit pas de nouvelles sanctions spécifiques en cas d'infraction par les parties.

Le but du législateur est de reconnaître à l'allocation de mobilité un statut qui est équivalent au statut de la voiture de société, sur le plan fiscal et social. Si les parties n'en respectent pas les règles, alors ce statut avantageux cesse de s'appliquer. Le montant de l'allocation de mobilité devient dès lors une rémunération normale.

Cette sanction civile est par conséquent suffisamment rigoureuse.

Afin de pouvoir contrôler le respect des règles, le document de l'article 7 est mis sur un pied d'égalité avec un document social visé par l'arrêté royal n° 5. De cette façon, les services de l'inspection sont compétents pour les contrôles nécessaires et peuvent le cas échéant avoir recours aux dispositions du Code pénal social pour forcer ces contrôles et leur respect.

CHAPITRE VI

Exécution et entrée en vigueur

Art. 34

La date d'entrée en vigueur de la loi est fixée au 1^{er} janvier 2018.

Er is rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State in zijn advies nr. 62.233/1/3 van 14 november 2017 betreffende artikel 34 dat geschrapt is.

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De minister van KMO's,

Denis DUCARME

Il a été tenu compte des remarques du Conseil d'État dans son avis n°62.233/1/3 du 14 novembre 2017 relatives à l'article 34 qui est supprimé.

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le ministre des PME,

Denis DUCARME

<p>Voorontwerp van wet</p> <p>Onderworpen aan het advies van de Raad van State</p> <p>Voorontwerp van wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding</p> <hr/> <p>HOOFDSTUK I</p> <p>Inleidende bepaling</p> <p>Art. 1</p> <p>Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.</p> <p>HOOFDSTUK II</p> <p>Algemene bepalingen</p> <p>Afdeling 1</p> <p><i>Toepassingsgebied</i></p> <p>Art. 2</p> <p>Deze wet is van toepassing op werkgevers en werknemers.</p> <p>Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld;</p> <p>1° met werknemers: personen die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst arbeid verrichten in de overheidssector alsook alle andere personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een ander persoon;</p> <p>2° met werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.</p> <p>Afdeling 2</p> <p><i>Definities</i></p> <p>Art. 3</p> <p>Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:</p> <p>1° bedrijfswagen: het voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat door de werkgever, rechtstreeks of onrechtstreeks, al dan niet kosteloos, aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld voor persoonlijk gebruik.</p> <p>Wordt geacht ter beschikking te zijn gesteld voor persoonlijk gebruik, elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat op naam van de werkgever is ingeschreven of het voorwerp uitmaakt van een op naam van de werkgever gesloten huur- of leasingovereenkomst of van gelijk welke andere gebruiksovereenkomst,</p>	<p>Avant-projet de loi</p> <p>Soumis à l'avis du Conseil d'État</p> <p>Avant-projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité</p> <hr/> <p>CHAPITRE I</p> <p>Disposition introductory</p> <p>Art. 1</p> <p>La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.</p> <p>CHAPITRE II</p> <p>Dispositions générales</p> <p>Section 1^{re}</p> <p><i>Champ d'application</i></p> <p>Art. 2</p> <p>La présente loi est applicable aux employeurs et aux travailleurs.</p> <p>Pour l'application de la présente loi, sont assimilés:</p> <p>1° aux travailleurs: les personnes qui autrement qu'en vertu d'un contrat de travail exécutent des prestations de travail dans le secteur public ainsi que toutes les autres personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne;</p> <p>2° aux employeurs: les personnes qui occupent les personnes définies au 1°.</p> <p>Section 2</p> <p><i>Définitions</i></p> <p>Art. 3</p> <p>Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:</p> <p>1° voiture de société: le véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, mis par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, à disposition du travailleur pour utilisation personnelle.</p> <p>Est considéré mis à disposition pour utilisation personnelle, tout véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, immatriculé au nom de l'employeur ou qui fait l'objet d'un contrat de location, de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation similaire conclu au nom de l'employeur, utilisé pour des finalités autres qu'exclusivement</p>
--	---

dat voor andere dan loutere beroepsdoeleinden wordt gebruikt en waarvoor in hoofde van de werknemer een voordeel van alle aard wordt bepaald overeenkomstig artikel 36 van hetzelfde Wetboek en waarvoor door de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd is overeenkomstig artikel 38 § 3*quater* van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid van werknemers;

2° mobiliteitsvergoeding: het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals in deze wet bepaald;

3° het loonsysteem van de werkgever: het geheel van bezoldigingen, premies en voordelen, waaronder de bedrijfswagen, die door de werkgever als tegenprestatie voor arbeid toegekend wordt;

4° gebruik voor beroepsdoeleinden: het gebruik van de bedrijfswagen om de overeengekomen arbeid uit te voeren, met uitsluiting van de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling en de zuivere privé verplaatsingen;

5° verplaatsingsvergoeding: het bedrag dat de werkgever aan de werknemer betaalt of toekent om de kosten van zijn verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling te vergoeden.

Afdeling 3

Invoering, toekenning en geldigheidsvoorwaarden van de mobiliteitsvergoeding

Art. 4

§ 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 de mobiliteitsvergoeding pas invoeren indien hij gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, één of meerdere bedrijfwagens 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 bedrijfwagens 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;

professionnelles, et pour lequel un avantage de toute nature est déterminé conformément à l'article 36 du même Code dans le chef du travailleur, et une cotisation de solidarité est due par l'employeur conformément à l'article 38, § 3*quater* de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés;

2° allocation de mobilité: le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société et sur lequel les règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles que déterminées par la présente loi;

3° le système salarial de l'employeur: l'ensemble des rémunérations, primes et avantages, notamment la voiture de société, que l'employeur octroie en contrepartie du travail;

4° utilisation à des fins professionnelles: l'utilisation de la voiture de société pour exécuter le travail convenu, à l'exclusion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et des déplacements purement privés;

5° indemnité de déplacement: le montant payé ou attribué par l'employeur au travailleur pour compenser les frais de son déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Section 3

Instaurer, octroi et conditions de validité de l'allocation de mobilité

Art. 4

§ 1^{er}. L'instaurer 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 précédent immédiatement l'instaurer de l'allocation de mobilité.

§ 3. Le paragraphe 2 n'est pas applicable à l'employeur qui est actif depuis moins de 36 mois à condition qu'il met, au moment de l'instaurer d'une 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 État membre de l'Espace économique européen;

— als de werkgever een natuurlijk persoon is, op datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Wanneer de activiteit van de werkgever bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een rechtspersoon, wordt de werkgever geacht te zijn gestart 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 rechtkantoor 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.

Art. 5

§ 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 om te ruilen 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 zoals bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is zoals 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 zoals bedoeld in § 2, 2°, is niet van toepassing wanneer de vorige werkgever een werkgever is zoals bedoeld in artikel 4, § 3;

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

Lorsque l'activité de l'employeur consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une personne morale, l'employeur est censé avoir débuté au moment respectivement de la première inscription à la Banque-carrefour des entreprises de cette personne physique, ou 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 État membre de l'Espace économique européen.

Art. 5

§ 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 échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité.

§ 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 précédent 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 de 36 mois précédent 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° indien hij bij zijn vorige werkgever over een bedrijfs-wagen 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 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, zoals bedoeld in artikelen 4, 6 en 7.

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

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

Art. 6

De werkgever beslist om al dan niet in te gaan op de in artikel 5, § 4, bedoelde aanvraag. Deze beslissing wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de aanvrager.

Art. 7

De formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever om op deze aanvraag in te gaan, vormen een overeenkomst die als zodanig inhoudelijk deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen.

Deze overeenkomst wordt voorafgaandelijk aan de eerste uitbetaling van de mobiliteitsvergoeding gesloten en vermeldt onder andere het initiële bedrag van de mobiliteitsvergoeding.

HOOFDSTUK III

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Afdeling 1

Juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding

Art. 8

§ 1. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding heeft tot gevolg dat het voordeel van de ingeruilde bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen volledig verdwijnt voor de werknemer.

Het voordeel van de bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen eindigt voor de werknemer vanaf de eerste dag van de maand waarin de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend.

3° lorsqu'il a disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant une période inférieure à 12 mois précédent 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 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.

Art. 6

L'employeur décide de satisfaire ou non à la demande visée à l'article 5, § 4. Cette décision est portée par écrit à la connaissance du demandeur.

Art. 7

La demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire cette demande forment un accord dont le contenu en tant que tel fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties.

Cet accord est conclu avant le premier paiement de l'allocation de mobilité et contient entre autres le montant de base de l'allocation de mobilité.

CHAPITRE III

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Section 1^{re}

Conséquences juridiques de l'allocation de mobilité

Art. 8

§ 1^{er}. L'octroi de l'allocation de mobilité a pour conséquence la disparition totale pour le travailleur de l'avantage de la voiture de société restituée, et de tous les autres avantages y afférents.

L'avantage de la voiture de société et tous les autres avantages y afférents cessent pour le travailleur à partir du premier jour du mois au cours duquel l'allocation de mobilité est octroyée.

§ 2. In geval de werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, kan slechts één bedrijfswagen worden ingeleverd in ruil voor een mobiliteitsvergoeding. De inlevering van andere bedrijfswagens kan geen recht geven op een bijkomende mobiliteitsvergoeding.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 is vereist dat de werknemer over al zijn bedrijfswagens beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1° en 2°. Voldoet één van de bedrijfswagens niet aan de vereiste minimumtermijnen, dan moeten alle bedrijfswagens worden ingeleverd in ruil voor één mobiliteitsvergoeding.

Art. 9

§ 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 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.

Afdeling 2

Duur van de mobiliteitsvergoeding

Art. 10

§ 1. De mobiliteitsvergoeding blijft toegekend zolang de werknemer geen beschikking heeft over een bedrijfswagen.

§ 2. Wanneer de werknemer op het moment van de aanvraag de beschikking had over meerdere bedrijfswagens gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5, § 2, eerste lid, 1° en 2°, bij dezelfde werkgever, dan vervalt de mobiliteitsvergoeding, in afwijking van paragraaf 1, zodra hij opnieuw beschikt over minstens hetzelfde aantal bedrijfswagens waarover hij beschikte op het moment van de aanvraag.

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

§ 2. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il suffit de restituer une seule voiture de société pour bénéficier d'une allocation de mobilité. La restitution d'autres voitures de société ne peut donner droit à aucune allocation de mobilité supplémentaire.

§ 3. Pour l'application du paragraphe 2, il faut que le travailleur dispose de toutes ses voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o. Si une seule des voitures de société ne satisfait pas aux périodes minimales requises, le travailleur doit restituer toutes ses voitures lors de l'octroi de l'allocation de mobilité.

Art. 9

§ 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^o, a) et b) et 14^o, 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 précédent 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 ladite exonération.

§ 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 le travailleur reçoit un budget de mobilité et récupère leur force obligatoire depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi du budget de mobilité se termine.

Section 2

Durée de l'allocation de mobilité

Art. 10

§ 1^{er}. L'allocation de mobilité demeure octroyée aussi longtemps que le travailleur n'a pas à disposition une voiture de société.

§ 2. Si, au moment de la demande, le travailleur disposait auprès du même employeur de plusieurs voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, l'allocation de mobilité n'est plus octroyée, par dérogation au paragraphe 1^{er}, dès qu'il dispose à nouveau du même nombre de voitures de société dont il disposait au moment de la demande.

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

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.

Afdeling 3

Omvang en evolutie van de mobiliteitsvergoeding

Art. 11

§ 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 zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. De waarde van het gebruiksvoordeel wordt verhoogd met 20 pct. wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage zoals 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, geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

Wanneer de werknemer tijdens de laatste 12 maanden, voorafgaand aan de vervanging van zijn bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding, achtereenvolgens over verschillende bedrijfswagens heeft beschikt, wordt de bedrijfswagen waarover hij in die periode het langst heeft beschikt, in aanmerking genomen om de waarde van het gebruiksvoordeel te bepalen.

Wanneer de in artikel 8, § 2, bedoelde werknemer tegelijkertijd meerdere bedrijfswagens inlevert, kiest hij diegene waarop de mobiliteitsvergoeding zal worden berekend.

Wanneer de in artikel 8, § 3, bedoelde werknemer verplicht is meer dan één bedrijfswagen in te leveren, wordt voor de bepaling van de waarde van het gebruiksvoordeel, die bedrijfswagen in aanmerking waarover hij heeft beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1° en 2°.

§ 2. In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 1°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever gelijk aan dat bij de vorige werkgever op datum van de uitdiensttreding.

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.

Section 3

Amplitude et évolution de l'allocation de mobilité

Art. 11

§ 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. La valeur de l'avantage de l'utilisation est majorée de 20 p.c. lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient, totalement ou partiellement, pris en charge par l'employeur.

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

Lorsque le travailleur a disposé de différentes voitures de société successivement au cours des 12 derniers mois précédant le remplacement de sa voiture de société par l'allocation de mobilité, on prend en considération pour la valorisation de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société, celle dont il a le plus longtemps disposé durant cette période.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 2, restitue plusieurs voitures de société simultanément, il choisit celle sur base de laquelle l'allocation de mobilité sera calculée.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 3, est tenu de restituer plus d'une voiture de société, on prend en considération la voiture de société dont il dispose pendant les périodes minimales prévues à l'article 5 § 2, alinéa 1^{er}, 1° et 2°, afin de déterminer la valeur de l'avantage d'utilisation.

§ 2. Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 1°, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est égale à celle auprès du précédent employeur à la date de la cessation de fonction.

In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding gelijk aan de waarde van het conform paragraaf 1, vastgestelde gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen die werd ingeleverd bij de uitdiensttreding.

§ 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 overeenkomst zoals bedoeld in artikel 7.

Art. 12

§ 1. De cataloguswaarde vermeld in artikel 11 § 1, tweede lid, waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend, wordt elk jaar op 1 januari geïndexeerd.

§ 2. De Koning bepaalt het indexeringsmechanisme bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad. Dit indexeringsmechanisme wordt gebaseerd op de productgroepen in de gezondheidsindex die de evolutie van de kosten voor het vervoer weergeven.

Afdeling 4

Statuut van de mobiliteitsvergoeding

Art. 13

§ 1. Onder voorbehoud van de afwijkingen die in deze wet zijn voorzien, kunnen er aan de mobiliteitsvergoeding geen rechten worden ontleend, ten behoeve van het bedrag zoals bepaald in deze wet, met uitzondering van de betaling ervan door de werkgever en het bepaalde onder de paragrafen 2 en 3.

§ 2. In afwijking van § 1 zal voor de toepassing van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen waarvan de werknemer rechten zou ontleen met betrekking tot het voordeel en de waarde van het privégebruik van de bedrijfwagen, de mobiliteitsvergoeding op dezelfde manier behandeld worden als het privégebruik van de bedrijfwagen.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan voorzien in gunstigere bepalingen voor de werknemers, met uitzondering van rechten op het gebied van sociale zekerheid of jaarlijkse vakantie en zonder dat dit mag leiden tot een wijziging van de ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid te vervullen administratieve formaliteiten.

Art. 14

Voor de toepassing van deze wet mag de toekenning van de bedrijfwagen 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.

Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 2^o, l'allocation de mobilité est égale à la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée à la cessation de fonction, déterminée conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 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.

Art. 12

§ 1^{er}. La valeur catalogue visée à l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, sur base de laquelle l'allocation de mobilité est calculée, est indexée chaque année le 1^{er} janvier.

§ 2. Le Roi détermine une méthode d'indexation par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Cette méthode d'indexation est basée sur les groupes de produits dans l'indice santé qui représentent l'évolution des frais de transport.

Section 4

Statut de l'allocation de mobilité

Art. 13

§ 1^{er}. Sous réserves des dérogations prévues dans la présente loi, aucun droit ne peut être tiré de l'allocation de mobilité, à concurrence du montant tel que déterminé dans la présente loi, à l'exception de son paiement par l'employeur et de ce qui est déterminé aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, l'allocation de mobilité sera traitée de la même façon que l'usage privé de la voiture de société, pour l'application des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles d'où le travailleur tirerait des droits relatifs à l'avantage et à la valeur de l'utilisation privé de la voiture de société.

§ 3. Une convention collective de travail peut prévoir des dispositions plus favorables en faveur des travailleurs, à l'exception de droits en matière de sécurité sociale ou de vacances annuelles et sans que cela puisse mener à une modification des formalités administratives à accomplir à l'égard de l'Office national de sécurité sociale.

Art. 14

Pour l'application de la présente loi, l'attribution de la 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.

Art. 15

§ 1. Wanneer de werkgever tijdens de toekenning van de mobiliteitsvergoeding in het kader van deze wet, tolereert dat een in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 bedoeld voertuig, dat louter voor beroepsredenen wordt aangewend, ook wordt gebruikt voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling of voor andere privéverplaatsingen, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, dan verliest het bedrag het statuut van mobiliteitsvergoeding zoals het in deze wet is bepaald en wordt het loon vanaf de eerste dag van de maand waarin dit gebruik zich heeft voorgedaan.

§ 2. Behalve in het geval voorzien in artikel 9, § 3, vormen vergoedingen of voordelen, die worden betaald of toegekend aan een werknemer met een mobiliteitsvergoeding, loon in zoverre de vergoeding of het voordeel betrekking heeft op verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

HOOFDSTUK IV

WIJZIGINGSBEPALINGEN

Afdeling 1

Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 16

In artikel 6bis van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten wordt een bepaling onder d) ingevoegd, luidende:

“de overeenkomst bedoeld in artikel 7 van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.”.

Art. 17

In artikel 186 van het Sociaal Strafwetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de titel worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.” tussen het woord “beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

2° in het tweede lid, punt 1, worden de woorden “, en geen schriftelijke overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” tussen het woord “studenten” en het woord “opmaakt” ingevoegd;

3° in het tweede lid, punt 3, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de

Art. 15

§ 1^{er}. Pendant l'octroi de l'allocation de mobilité dans le cadre de la présente loi, si l'employeur tolère l'utilisation d'un véhicule défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, utilisé exclusivement pour des raisons professionnelles, également pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou pour d'autres déplacements privés, et sauf circonstances exceptionnelles, le montant perd alors le statut d'allocation de mobilité tel que défini dans la présente loi et devient une rémunération à partir du premier jour du mois au cours duquel cette utilisation a eu lieu.

§ 2. Excepté dans la situation prévue à l'article 9, § 3, des indemnités ou des avantages payés ou attribués à un travailleur avec une allocation de mobilité constituent une rémunération pour autant que l'indemnité ou l'avantage a trait aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS MODIFICATIVES

Section 1^{re}*Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail*

Art. 16

Dans l'article 6bis de l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, un point d) est inséré, rédigé comme suit:

“l'accord visé à l'article 7 de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.”.

Art. 17

Dans l'article 186 du Code de droit pénal social, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le titre, les mots “l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d'immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l'exécution de travail temporaire”;

2° dans l'alinéa 2, 1°, les mots “, l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “le contrat relatif à une occupation d'étudiants” et les mots “par écrit”.

3° dans l'alinéa 2, 3°, les mots “l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi)

wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding,” tussen het woord “beroepsinle- vingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereen- komst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

4° in het tweede lid, punt 4, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding,” tussen het woord “beroepsinle- vingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereen- komst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd.

Afdeling 2

Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 18

In artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2016, wordt een paragraaf 3ter ingevoegd, luidende:

“§ 3ter. De bedragen die toegekend worden als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding zijn uitgesloten uit het loonbegrip.”.

Art. 19

In artikel 45 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, wordt een vierde lid ingevoegd, luidende:

“Dit artikel is niet van toepassing op de mobiliteitsvergoeding toegekend overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.”.

Art. 20

In artikel 23 van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, gewijzigd bij de wetten van 24 juli 2008, 23 december 2009, 25 april 2014 en 16 november 2015, wordt tussen het derde en vierde lid, dat het vijfde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“De bedragen die toegekend worden als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding zijn uitgesloten uit het loonbegrip.”.

concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

4° dans l’alinéa 2, 4°, les mots “l’accord portant sur l’allo- cation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion profes- sionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

Section 2

Traitements de l’allocation de mobilité par le droit social

Art. 18

Dans l’article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l’arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 26 décembre 2016, un paragraphe 3ter est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3ter. Les montants octroyés en tant qu’allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité sont exclus de la notion de rémunération.”.

Art. 19

Dans l’article 45 de la loi du 27 juin 1969 révisant l’arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 5 mai 2014, un alinéa 4 est inséré, rédigé comme suit:

“Cet article n’est pas applicable à l’allocation de mobilité octroyée conformément aux dispositions de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité.”.

Art. 20

Dans l’article 23 de la loi du 29 juin 1981 établissant les prin- cipes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié par les lois des 24 juillet 2008, 23 décembre 2009, 25 avril 2014 et 16 novembre 2015, un alinéa est inséré entre les alinéas 3 et 4, qui devient l’alinéa 5, rédigé comme suit:

“Les montants octroyés en tant qu’allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité sont exclus de la notion de rémunération.”.

Art. 21

In artikel 38 van dezelfde wet, wordt een § 3septdecies ingevoegd, luidende:

“§ 3septdecies.

Op het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, toegekend overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in § 3quater, is de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd.

Het bedrag van deze bijdrage is gelijk aan het bedrag van de solidariteitsbijdrage verschuldigd voor het voertuig, in toepassing van § 3quater, voor de maand onmiddellijk voorafgaand aan de maand waarin het voertuig vervangen werd door de mobiliteitsvergoeding, en dit voor de volledige duur dat de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend in toepassing van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Indien aan de werknemer opeenvolgend meerdere voertuigen ter beschikking werden gesteld tijdens de maand onmiddellijk voorafgaand aan de maand waarin het voertuig vervangen werd door de mobiliteitsvergoeding, is het bedrag van de bijdrage gelijk aan de solidariteitsbijdrage, in toepassing van § 3quater, verschuldigd voor het voertuig dat het hoogste aantal dagen ter beschikking stond van de werknemer.

De bepalingen van § 3quater, 8°, 9° en 10°, zijn van toepassing op de solidariteitsbijdrage die verschuldigd is voor de mobiliteitsvergoeding.”.

Afdeling 3*Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding*

Art. 22

In titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling I, onderdeel F van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 33ter ingevoegd luidende:

“Art. 33ter. § 1. Wanneer de terbeschikkingstelling voor persoonlijk gebruik van een in artikel 65 bedoeld voertuig wordt vervangen door een mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, dan is deze mobiliteitsvergoeding een belastbaar voordeel.

§ 2. Het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding is gelijk aan 4 procent van zes zevenden van de cataloguswaarde, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

Het in deze paragraaf bedoelde bedrag van het voordeel wordt jaarlijks geïndexeerd overeenkomstig artikel 12 van de wet van ... (*datum van de wet*).

Art. 21

Dans l'article 38 de la même loi, un § 3septdecies est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3septdecies.

L'employeur est redevable d'une cotisation de solidarité sur le montant de l'allocation de mobilité octroyée conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, en remplacement du véhicule décrit au § 3quater.

Le montant de cette cotisation est égal au montant de la cotisation de solidarité due pour le véhicule, en application du § 3quater, pour le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par l'allocation de mobilité, et ce pour toute la durée de l'octroi de l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.

Lorsque plusieurs véhicules étaient successivement mis à disposition du travailleur pendant le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par l'allocation de mobilité, le montant de la cotisation est égal à la cotisation de solidarité, en application du § 3quater, due pour le véhicule qui était à disposition du travailleur durant le plus grand nombre de jours.

Les dispositions du § 3quater, 8°, 9° et 10°, sont applicables à la cotisation de solidarité redevable pour l'allocation de mobilité.”.

Section 3*Traitements fiscaux de l'allocation de mobilité*

Art. 22

Dans titre II, chapitre II, section IV, sous-section I, partie F, du Code des impôts sur les revenus 1992, un article 33ter est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 33ter. § 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 conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, cette allocation de mobilité constitue un avantage imposable.

§ 2. L'avantage imposable annuellement de l'allocation de mobilité est égal à 4 pct. 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, du Code des impôts sur les revenus 1992.

Le montant de l'avantage visé au présent paragraphe est indexé annuellement, conformément à l'article 12 de la loi du ... (*date de la loi*).

§ 3. Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het in paragraaf 2 bedoelde voordeel overschrijdt, wordt vrijgesteld.

§ 4. Wanneer in de loop van de 12 maanden voorafgaand aan de vervanging, meerdere voertuigen, al dan niet kosteloos, opeenvolgend ter beschikking werden gesteld, dan wordt het belastbare gedeelte van de mobiliteitsvergoeding berekend op de cataloguswaarde van het ter beschikking gestelde voertuig waarover de belastingplichtige in die periode het langst heeft beschikt.

§ 5. Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, eerste lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, is het belastbare gedeelte van de mobiliteitsvergoeding gelijk aan dat bij de vorige werkgever op datum van uitdiensttreding.

Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, tweede lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt het belastbare gedeelte ervan berekend op basis van de cataloguswaarde van het bij de uitdiensttreding ingeleverde voertuig.”.

Art. 23

Artikel 38, § 1, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 18 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“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 ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het geval zoals bedoeld in artikel 9, § 3, van dezelfde wet.”.

Art. 24

Artikel 52, 3°, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 28 april 2003 en gewijzigd bij de wetten van 21 december 2007 en 16 november 2015, wordt aangevuld met een bepaling onder f, luidende:

“(f) de solidariteitsbijdrage die verschuldigd is krachtens artikel 38, § 3*septdecies*, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.”.

Art. 25

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 52ter ingevoegd, luidende:

“Art. 52ter. De mobiliteitsvergoeding dat beantwoordt aan de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding is ten belope van 75 pct. aftrekbaar.”.

§ 3. Le montant de l'allocation de mobilité excédant l'avantage visé au paragraphe 2 est exonéré.

§ 4. Lorsqu'au cours des douze mois précédent le remplacement, plusieurs véhicules étaient successivement mis, gratuitement ou non, à disposition, la partie imposable de l'allocation de mobilité est calculée à base de la valeur catalogue du véhicule mis à disposition dont le contribuable a disposé le plus longtemps.

§ 5. Si l'allocation de mobilité est établie conformément à l'article 11, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, la partie imposable de l'allocation de mobilité est alors égale à celle à la date de la cessation de fonction auprès du précédent employeur.

Si l'allocation de mobilité est établie conformément à l'article 11, § 2, alinéa 2, de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sa partie imposable est alors calculée à base de la valeur catalogue du véhicule restitué à la cessation de fonction.”.

Art. 23

L'article 38, § 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 18 décembre 2016, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“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 ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi.”.

Art. 24

L'article 52, 3°, du même Code, remplacé par la loi du 28 avril 2003 et modifié par les lois des 21 décembre 2007 et 16 novembre 2015, est complété par une disposition f, rédigée comme suit:

“(f) la cotisation de solidarité due sur base de l'article 38, § 3*septdecies*, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.”.

Art. 25

Dans le même Code, un article 52ter est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 52ter. L'allocation de mobilité répondant aux dispositions de la loi du (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité est déductible à 75 p.c.”.

Art. 26

In hetzelfde Wetboek, wordt artikel 66, § 5, vervangen door de wet van 6 juli 1994, aangevuld met een vierde lid, luidende:

“In de gevallen bedoeld in het eerste lid, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel belastbaar voordeel bedoeld in artikel 33ter.”.

Art. 27

In artikel 198, § 1, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de huidige tekst van 9° wordt 9°, a);

2° het 9° wordt aangevuld met een b), luidende:

“b) de kosten van de mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding ten belope van 17 pct. van het overeenkomstig artikel 33ter bepaalde belastbare voordeel.”;

3° de huidige tekst van 9°bis wordt 9°bis, a);

3° het 9°bis wordt aangevuld met een b), luidende:

“b) in afwijking van de bepaling onder 9° b) de kosten van de mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, ten belope van 40 pct. van het overeenkomstig artikel 33ter bepaalde belastbare voordeel wanneer de brandstofkosten verbonden aan het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de venootschap ten laste werden genomen.”.

Art. 28

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 198ter ingevoegd, luidende:

“Art. 198ter. § 1. In afwijking van artikel 52ter is het tarief van de aftrekbaarheid voor de periode tot 31 december van het eerste kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin het voertuig zoals bedoeld in artikel 65 werd vervangen door de mobiliteitsvergoeding zoals bedoeld in de wet van... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, gelijk aan:

— 95 pct. als het aftrekpercentage dat overeenkomstig artikel 198bis van toepassing was op het vervangen voertuig hoger is dan 95 pct..;

— 75 pct. als het aftrekpercentage dat overeenkomstig artikel 198bis van toepassing was op het vervangen voertuig lager is dan 75 pct.

Art. 26

Dans le même Code, l'article 66, § 5, remplacé par la loi du 6 juillet 1994, est complété par un alinéa 4, rédigé comme suit:

“Dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, ce forfait ne peut être supérieur à l'éventuel avantage imposable visé à l'article 33ter.”.

Art. 27

À l'article 198, § 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° le texte actuel du 9° devient un 9°, a);

2° le 9° est complété d'un b), rédigé comme suit:

“b) les frais de l'allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, à concurrence de 17 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter.”;

3° le texte actuel du 9°bis devient un 9°bis, a);

4° le 9°bis est complété d'un b), rédigé comme suit:

“b) par dérogation au 9°, b), les frais de l'allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, à concurrence de 40 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient repris totalement ou partiellement à charge de la société.”.

Art. 28

Dans le même Code, un article 198ter est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 198ter. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 52ter, le taux de déduction pour la période allant jusqu'au 31 décembre de la première année civile suivant l'année civile au cours de laquelle le véhicule visé à l'article 65 fut remplacé par l'allocation de mobilité visée dans la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est égal à:

— 95 p.c., lorsque le pourcentage de déduction qui était applicable au véhicule remplacé conformément à l'article 198bis est supérieur à 95 p.c.;

— 75 p.c., lorsque le pourcentage de déduction qui était applicable au véhicule remplacé conformément à l'article 198bis est inférieur à 75 p.c.

Met ingang van 1 januari van het tweede kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin het voertuig zoals bedoeld in artikel 65 werd vervangen door de mobiliteitsvergoeding wordt het in het eerste lid bedoelde percentage, als het hoger ligt dan 75 pct., jaarlijks op 1 januari verlaagd met 10 procentpunten, en dit tot het percentage van de aftrek het tarief van 75 pct. bereikt.

§ 2. Om het in paragraaf 1 bedoelde tarief te bepalen wordt enkel rekening gehouden met het tarief dat van toepassing is op andere autokosten dan de brandstofkosten.

§ 3. Wanneer aan de werknemer in de loop van de 12 maanden voorafgaand aan de vervanging, opeenvolgend meerdere voertuigen ter beschikking werden gesteld, is het in paragraaf 1 bedoelde tarief gelijk aan het percentage van aftrekbaarheid dat van toepassing was op het voertuig waarover de werknemer het langst beschikt in die periode.

§ 4. Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, eerste en tweede lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, is het tarief van aftrekbaarheid gelijk aan het tarief dat is vastgelegd in artikel 52ter.”.

Art. 29

In artikel 223, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een bepaling onder 4°bis ingevoegd, luidende:

“4°bis een bedrag gelijk aan 17 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter;”;

2° er wordt een bepaling onder 5°bis ingevoegd, luidende:

“5°bis een bedrag gelijk aan 40 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter, wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste werden genomen;”.

Art. 30

In artikel 225, tweede lid, 5°, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de woorden “en op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen”, vervangen door de woorden “en op de in artikel 223, eerste lid, 4°, 4°bis, 5° en 5°bis, bedoelde bedragen”.

Art. 31

In artikel 234, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een bepaling onder 6°bis ingevoegd, luidende:

À partir du 1^{er} janvier de la deuxième année civile suivant l'année civile au cours de laquelle le véhicule visé à l'article 65 fut remplacé par l'allocation de mobilité, le pourcentage visé à l'alinéa 1^{er}, lorsqu'il est supérieur à 75 p.c., est annuellement diminué à la date du 1^{er} janvier de 10 p.c. jusqu'à ce que le pourcentage de déduction atteigne le taux de 75 p.c.

§ 2. Pour la détermination du taux visé au paragraphe 1^{er}, il n'est tenu compte que du taux applicable sur les frais de voiture autres que les frais de carburant.

§ 3. Lorsqu'au cours des 12 mois précédent le remplacement, plusieurs véhicules ont été mis successivement à disposition du travailleur, le taux visé au paragraphe 1^{er} est égal au pourcentage de déductibilité qui était applicable au véhicule dont le travailleur a disposé le plus longtemps au cours de cette période.

§ 4. Lorsque l'allocation de mobilité est établie conformément à l'article 11, § 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, le taux de déductibilité est égal au taux fixé à l'article 52ter.”.

Art. 29

Dans l'article 223, alinéa 1^{er} du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° un 4°bis est inséré, rédigé comme suit:

“4°bis un montant égal à 17 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter;”;

2° un 5°bis est inséré, rédigé comme suit:

“5°bis un montant égal à 40 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacée étaient repris totalement ou partiellement à charge de la personne morale;”.

Art. 30

Dans l'article 225, alinéa 2, 5°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les mots “et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4° et 5°,” sont remplacés par les mots “et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1^{er}, 4°, 4°bis, 5° et 5°bis”.

Art. 31

À l'article 234, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° un 6°bis est inséré, rédigé comme suit:

“6°bis een bedrag gelijk aan 17 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter;”;

2° er wordt een bepaling onder 7°bis ingevoegd, luidende:

“7°bis een bedrag gelijk aan 40 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter, wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste werden genomen;”.

Art. 32

In artikel 247, 2°, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de woorden “de in artikel 234, eerste lid, 6°en 7°, bedoelde bedragen” vervangen door de woorden “de in artikel 234, eerste lid, 6°, 6°bis, 7° en 7°bis, bedoelde bedragen”.

HOOFDSTUK V

Sancties

Art. 33

In geval van inbreuk op de artikelen 4, § 2, 4, § 3, 5, § 2, 5, § 3, 7 tot en met 15 vervalt de sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling van de artikelen 18 tot en met 32 en zijn de fiscale en sociaalrechtelijke sanctiebepalingen van toepassing.

HOOFDSTUK VI

Uitvoering en Inwerkingtreding

Art. 34

De Koning is belast met de uitvoering van de artikelen 5, § 5, 12 en 16.

Art. 35

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2018.

“6°bis un montant égal à 17 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter;”;

2° un 7°bis est inséré, rédigé comme suit:

“7°bis un montant égal à 40 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient repris totalement ou partiellement en charge de la personne morale;”.

Art. 32

Dans l'article 247, 2°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6[°] et 7[°]” sont remplacés par les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1^{er}, 6[°], 6°bis, 7[°] et 7°bis”.

CHAPITRE V

Sanctions

Art. 33

En cas d'infraction aux articles 4, § 2, 4, § 3, 5, § 2, 5, § 3, et 7 à 15 inclus, le traitement fiscal et de droit social des articles 18 à 32 inclus cesse et les dispositions sanctionnatrices de droit fiscal et de droit social sont applicables.

CHAPITRE VI

Exécution et Entrée en Vigueur

Art. 34

Le Roi est chargé de l'exécution des articles 5, § 5, 12, et 16.

Art. 35

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 01/08/2017 09:24

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

De Vice-eersteminister en Minister van Werk, de Minister van Sociale Zaken, de Minister van Financiën, de Minister van Mobiliteit en de Minister van KMO's.

Contactpersoon beleidscel

Naam : Ludwig Van Der Reysen

E-mail : ludwig.vanderreysen@kcfin.be

Tel. Nr. : 0257 481 32

Overheidsdienst

FOD Financiën

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Georges De Bolle

E-mail : beoess.regl@minfin.fed.be

Tel. Nr. : 0257 624 54

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

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

Het ontwerp beoogt de mogelijkheid te bieden aan werknemers om hun bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsbudget indien zij dit wensen.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

Ja Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Inspecteur van Financiën

Minister van Begroting

Raad van State

Nationale Arbeidsraad

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

/

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:

Niet bekend.

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

De personen die over een bedrijfswagen beschikken zijn betrokken bij dit ontwerp. Bepaalde functies met veel verantwoordelijkheden, die vaak gekoppeld zijn aan het beschikken over een bedrijfswagen, worden veelal ingevuld door mannen.

Vink dit aan indien er verschillen zijn.

4. Gezondheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

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. Investeringen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

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.

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 01/08/2017 09:24

Leg uit waarom:

Enkel werknemers worden beoogd. KMO's zijn onrechtstreeks betrokken als werkgever, maar het ontwerp wil zo neutraal als mogelijk blijven in hoofde van de werkgever bij de keuze tussen het toekennen van een bedrijfswagen of een mobiliteitsbudget.

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

Geen.

Ontwerp van regelgeving

De werkgevers moeten in staat zijn om informatie uit te wisselen wat betreft de werknemers die van werkgever veranderen en die het voordeel van het mobiliteitsbudget willen voortzetten.

- 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.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Ontwerp van regelgeving

De Koning bepaalt welke informatie uitgewisseld moet worden.

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Ontwerp van regelgeving

De Koning bepaalt de toepassingsmodaliteiten.

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Ontwerp van regelgeving

In principe telkens wanneer een werknemer over een mobiliteitsbudget wenst te beschikken bij zijn nieuwe werkgever waarover hij bij zijn oude werkgever ook al beschikte, of indien hij bij zijn nieuwe werkgever een wachtpériode in de zin van de huidige wet wil laten geleden die bij zijn vorige werkgever heeft plaatsgevonden.

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

De Koning bepaalt de te nemen maatregelen.

12. Energie

- Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het ontwerp draagt bij aan de vermindering van het aantal bedrijfwagens die in omloop zijn. De werknemers zouden voor hun verplaatsingen de voorkeur moeten geven aan andere transportmiddelen.

13. Mobiliteit

3/4

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 01/08/2017 09:24

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het ontwerp draagt bij aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn. De werknemers zouden voor hun verplaatsingen de voorkeur moeten geven aan andere transportmiddelen.

14. Voeding

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

15. Klimaatverandering

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het ontwerp draagt bij aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn. De werknemers zouden voor hun verplaatsingen de voorkeur moeten geven aan andere transportmiddelen.

16. Natuurlijke hulpbronnen

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het ontwerp draagt bij aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn. De werknemers zouden voor hun verplaatsingen de voorkeur moeten geven aan andere transportmiddelen.

18. Biodiversiteit

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

19. Hinder

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

Leg uit

Het ontwerp draagt bij aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn. De werknemers zouden voor hun verplaatsingen de voorkeur moeten geven aan andere transportmiddelen.

20. Overheid

Positieve impact Negatieve impact | Geen impact

21. Beleidscoherente 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:

Het ontwerp beoogt enkel de Belgische werknemers-belastingplichtigen.

Projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité - (v1) - 01/08/2017 09:24

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Emploi, la Ministre des Affaires sociales, le Ministre des Finances, le Ministre de la Mobilité et le Ministre des PME.

Contact cellule stratégique

Nom : Ludwig Van Der Reysen

E-mail : ludwig.vanderreysen@kcfin.be

Téléphone : 0257 481 32

Administration

SPF Finances

Contact administration

Nom : Georges De Bolle

E-mail : beoess.regl@minfin.fed.be

Téléphone : 0257 624 54

B. Projet

Titre de la réglementation

Projet de loi 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.

Le projet vise à permettre au travailleur qui le souhaite de restituer leur voiture de société en échanger d'une allocation de mobilité.

Analyses d'impact déjà réalisées :

Oui Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Inspecteur des Finances

Ministre du Budget

Conseil d'Etat

Conseil National du Travail

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

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

/

Projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité - (v1) - 01/08/2017 09:24

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 :

Non connue.

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

Seules les personnes disposant d'une voiture de société sont concernées par le projet. Or certaines fonctions à responsabilité, auxquelles sont souvent liées des voitures de société, sont encore exercées majoritairement par des hommes.

S'il existe des différences, cochez cette case.

4. Santé

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

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

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.

Projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité - (v1) - 01/08/2017 09:24

Expliquez pourquoi :

Seuls les travailleurs sont visés. Les PME sont indirectement concernées, en tant qu'employeur, mais le projet veut rester le plus neutre possible dans le chef de l'employeur entre l'octroi d'une voiture de société et l'octroi d'une allocation de mobilité.

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

Aucune.

Réglementation en projet

Les employeurs devront être en mesure d'échanger des informations en ce qui concerne les travailleurs qui changent d'employeur et qui entendent poursuivre le bénéfice de l'allocation de mobilité.

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.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

Réglementation en projet

Le Roi déterminera les informations à fournir.

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

Le Roi déterminera les modalités d'échanger d'informations.

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation en projet

En principe, chaque fois qu'un travailleur entend bénéficier auprès de son nouvel employeur d'une allocation de mobilité dont il disposait déjà auprès de son précédent employeur, ou lorsqu'il veut faire valoir auprès de son nouvel employeur une période d'attente au sens de la présente loi qui a eu lieu chez son précédent employeur.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

Le Roi déterminera les mesures à prendre.

12. Énergie

- Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le projet contribuera à la réduction du nombre de voitures de société en circulation. Les travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements.

13. Mobilité

Projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité - (v1) - 01/08/2017 09:24

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le projet contribuera à la réduction du nombre de voitures de société en circulation. Les travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements.

14. Alimentation

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

15. Changements climatiques

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le projet contribuera à la réduction du nombre de voitures de société en circulation. Les travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements.

16. Ressources naturelles

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le projet contribuera à la réduction du nombre de voitures de société en circulation. Les travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements.

18. Biodiversité

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

19. Nuisances

Impact positif Impact négatif | Pas d'impact

Expliquez

Le projet contribuera à la réduction du nombre de voitures de société en circulation. Les travailleurs devraient privilégier d'autres modes de transport pour leurs déplacements.

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 :

Le projet ne vise que les travailleurs-contribuables belges.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 62.233/1/3 VAN 14 NOVEMBER 2017**

Op 4 oktober 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Financiën verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding”.

De artikelen 1 tot 8, 10 tot 21 en 33 tot 35 zijn door de eerste kamer onderzocht op 26 oktober 2017. De kamer was samengesteld uit Marnix Van Damme, kamervoorzitter, Wilfried Van Vaerenbergh en Chantal Bamps, staatsraden, Johan Put, assessor, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas Riemslagh, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried Van Vaerenbergh, staatsraad.

De artikelen 1 tot 3, 9, 22 tot 33 en 35 zijn door de derde kamer onderzocht op 31 oktober 2017. De kamer was samengesteld uit Jo Baert, kamervoorzitter, Jan Smets en Jeroen Van Nieuwenhove, staatsraden, Bruno Peeters, assessor, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Frédéric Vanneste en Jonas Riemslagh, auditeurs.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jo Baert, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 14 november 2017.

*

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 rechtsgrond,¹ alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2.1. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt ertoe een regeling in te voeren voor het toekennen van een mobiliteitsvergoeding. Een mobiliteitsvergoeding is “het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals in deze wet bepaald” (artikel 3, 2°, van

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

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 62.233/1/3 DU 14 NOVEMBRE 2017**

Le 4 octobre 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Finances à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “concernant l'instauration d'une allocation de mobilité”.

Les articles 1^{er} à 8, 10 à 21 et 33 à 35 ont été examinés par la première chambre le 26 octobre 2017. La chambre était composée de Marnix Van Damme, président de chambre, Wilfried Van Vaerenbergh et Chantal Bamps, conseillers d'État, Johan Put, assesseur, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas Riemslagh, auditeur.

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

Les articles 1^{er} à 3, 9, 22 à 33 et 35 ont été examinés par la troisième chambre le 31 octobre 2017. La chambre était composée de Jo Baert, président de chambre, Jan Smets et Jeroen Van Nieuwenhove, conseillers d'État, Bruno Peeters, assesseur, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Frédéric Vanneste et Jonas Riemslagh, auditeurs.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Jo Baert, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 14 novembre 2017.

*

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 DU PROJET

2.1. L'avant-projet de loi soumis pour avis vise à régler l'octroi d'une allocation de mobilité. Une allocation de mobilité est “le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société et [auquel] les règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles qu'[elles sont] déterminé[e]s par la présente loi” (article 3, 2°, du projet). Du point de vue fiscal et des cotisations de sécurité

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

het ontwerp). De mobiliteitsvergoeding wordt op fiscaal vlak en op het vlak van de bijdragen voor de sociale zekerheid op dezelfde wijze behandeld als een bedrijfswagen.

2.2. Het ontwerp bepaalt de voorwaarden voor de invoering, de toekenning en de geldigheid van de mobiliteitsvergoeding (artikelen 4 tot 7), alsook de juridische gevolgen, de duur, de omvang en het statuut ervan (artikelen 8 tot 15). Daarnaast bevat het ontwerp wijzigingsbepalingen op het vlak van het arbeidsrecht (artikelen 16 en 17), het socialezekerheidsrecht (artikelen 18 tot 21) en het fiscaal recht (artikelen 22 tot 32). Inbreuken op de autonome bepalingen van het ontwerp hebben het verval van de sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding ingevoerd bij de artikelen 18 tot 32 van de aan te nemen wet tot gevolg, alsook de toepassing van de sociaalrechtelijke en fiscale sanctiebepalingen (artikel 33). De Koning wordt belast met de uitvoering van de artikelen 5, § 5, 12 en 16 van de aan te nemen wet (artikel 34), die in werking treedt op 1 januari 2018 (artikel 35).

VORMVEREISTEN

3. Artikel 15 van de wet van 25 april 1963 “betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale voorzorg” 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.

Het beheerscomité geeft binnen één maand zijn advies. Op verzoek van de minister, kan deze termijn tot tien vrije dagen verminderd worden.

Indien de minister de dringendheid inroeft, brengt hij de voorzitter van het beheerscomité hiervan op de hoogte.”

De bepalingen opgenomen in de artikelen 18 tot 21 van het ontwerp regelen het sociaalrechtelijke statuut van de mobiliteitsvergoeding en strekken er in dat verband toe wijzigingen aan te brengen in de artikelen 14 en 45 van de wet van 27 juni 1969 “tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders” en in de artikelen 23 en 38 van de wet van 29 juni 1981 “houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers”. Overeenkomstig voornoemd artikel 15 van de wet van 25 april 1963 dienen deze bepalingen om advies te worden voorgelegd aan hetzij de Nationale Arbeidsraad, hetzij het beheerscomité van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Uit de aan de Raad van State bezorgde documenten blijkt niet dat het betrokken advies is ingewonnen, noch dat een beroep wordt gedaan op het spoedeisend karakter van de ontworpen regeling om dergelijk advies niet in te winnen.

sociale, l'allocation de mobilité est traitée de la même manière qu'une voiture de société.

2.2. Le projet fixe les conditions d'instauration, d'octroi et de validité de l'allocation de mobilité (articles 4 à 7), ainsi que ses conséquences juridiques, sa durée, son ampleur et son statut (articles 8 à 15). Le projet contient en outre des dispositions modificatives concernant le droit du travail (articles 16 et 17), le droit de la sécurité sociale (articles 18 à 21) et le droit fiscal (articles 22 à 32). Les infractions aux dispositions autonomes du projet entraînent la cessation du traitement fiscal et social de l'allocation de mobilité instauré par les articles 18 à 32 de la loi à adopter, ainsi que l'application des sanctions de droit social et de droit fiscal (article 33). Le Roi est chargé de l'exécution des articles 5, § 5, 12 et 16 de la loi à adopter (article 34), qui entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018 (article 35).

FORMALITÉS

3. L'article 15 de la loi du 25 avril 1963 “sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale” 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.

Le comité de gestion donne son avis dans le délai d'un mois. À la demande du ministre, ce délai peut être réduit à dix jours francs.

Si le ministre invoque l'urgence, il en informe le président du comité de gestion”.

Les dispositions inscrites aux articles 18 à 21 du projet règlent le statut de l'allocation de mobilité au regard du droit social et visent, à cet égard, à apporter des modifications aux articles 14 et 45 de la loi du 27 juin 1969 “révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs” et aux articles 23 et 38 de la loi du 29 juin 1981 “établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés”. Conformément à l'article 15 précité de la loi du 25 avril 1963, ces dispositions doivent être soumises à l'avis, soit du Conseil national du travail, soit du Comité de gestion de l'Office national de sécurité sociale.

Il ne ressort pas des documents transmis au Conseil d'État que l'avis en question a été recueilli, ni qu'à cet égard, le caractère urgent du dispositif en projet a été invoqué pour ne pas le recueillir.

Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van de naleving van voormelde vormvereiste nog wijzigingen zou ondergaan, moeten de gewijzigde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, voor een nieuw onderzoek aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ALGEMENE OPMERKINGEN BETREFFENDE HET GELIJKHEIDSBEWINSEL

Algemene situering

4.1. Luidens artikel 3, 2°, van het ontwerp is de mobiliteitsvergoeding het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals bepaald in het ontwerp. Uit de memorie van toelichting blijkt dat het de bedoeling is om aan de mobiliteitsvergoeding “hetzelfde sociale en fiscale gunstige statuut” te geven als dat van de bedrijfswagen.² Een mobiliteitsvergoeding kan bovendien enkel worden toegekend aan werknemers die voordien over een bedrijfswagen beschikten.³

Uit de memorie van toelichting blijkt dat men met het invoeren van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding iets wil doen aan het mobiliteitsprobleem, meer bepaald door een alternatief te bieden voor het ter beschikking stellen door de werkgever van een voertuig dat de werknemer voor zijn privéverplaatsingen mag gebruiken:

“Om op korte termijn iets te doen aan de prominente rol van de bedrijfswagen in België, moet er een alternatief geboden worden, dat op het vlak van de loonkost concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen. Alleen zo’n alternatief kan ervoor zorgen dat werknemers vrijwillig hun bedrijfswagen inruilen ten voordele van andere, meer duurzame vervoersmiddelen.”⁴

Vooraf moet worden opgemerkt dat de term “mobiliteitsvergoeding” de lading echter niet helemaal lijkt te dekken. Aangezien het gaat om een geldelijke compensatie die men krijgt telkens als men als werknemer zijn bedrijfswagen verruilt voor de (in principe) doorlopende vergoeding en die men volledig vrij kan besteden, lijkt de term “inruilvergoeding” een meer gepaste benaming voor hetgeen wordt beoogd.

4.2. Doordat het niet om een aflopende regeling gaat, maar integendeel om een regeling die vatbaar is voor herhaalde toepassing, en doordat de besteding van de mobiliteitsvergoeding niet aan beperkende voorwaarden wordt gekoppeld, is het zeer de vraag of het om een adequaat middel gaat om de vooropgestelde doelstelling inzake duurzame mobiliteit te bereiken.

² Memorie van toelichting bij het ontwerp, p. 8-9.

³ Artikelen 4 en 5 van het ontwerp.

⁴ Dit spoort met artikel 7bis van de Grondwet, waarin wordt bepaald dat de Federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten bij de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden de doelstellingen nastreven van een duurzame ontwikkeling.

Si l’accomplissement de la formalité précitée devait encore donner lieu à des modifications du texte 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}, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d’État.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU PRINCIPE D’ÉGALITÉ

Contexte général

4.1. Selon l’article 3, 2°, du projet, l’allocation de mobilité est le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société et auquel sont applicables les règles fiscales, sociales et du droit du travail, telles qu’elles sont déterminées par le projet. Il ressort de l’exposé des motifs que l’intention est de donner à l’allocation de mobilité “le même statut social et fiscal favorable” que celui de la voiture de société². Une allocation de mobilité peut en outre uniquement être accordée aux travailleurs qui disposaient auparavant d’une voiture de société³.

Il ressort de l’exposé des motifs qu’en instaurant un nouveau régime concernant l’allocation de mobilité, l’intention est d’apporter une solution au problème de la mobilité, notamment en proposant une alternative à la mise à disposition par l’employeur d’un véhicule que le travailleur peut utiliser pour ses déplacements privés:

“Pour faire quelque chose à court terme par rapport au rôle important de la voiture de société en Belgique, une alternative doit être proposée, qui peut entrer en concurrence avec la voiture de société sur le plan du coût des rémunérations. Seule une telle alternative peut veiller à ce que des travailleurs échangent volontairement leur voiture de société au profit d’autres moyens de transport, plus durables”⁴.

Il convient de relever au préalable que le terme “allocation de mobilité” ne paraît pas couvrir intégralement la portée de cette notion. S’agissant d’une compensation pécuniaire qu’une personne reçoit chaque fois qu’en tant que travailleur elle échange sa voiture de société contre l’allocation (en principe) permanente et dont elle peut disposer en toute liberté, le terme “allocation d’échange” paraît plus approprié pour traduire ce qui est visé.

4.2. Dès lors qu’il ne s’agit pas d’un régime dégressif, mais au contraire d’un dispositif susceptible d’applications répétées, et que l’affectation de l’allocation de mobilité n’est pas liée à des conditions restrictives, il est fort douteux qu’il s’agisse d’un moyen adéquat pour atteindre l’objectif poursuivi en matière de mobilité durable.

² Exposé des motifs du projet, pp. 8-9.

³ Articles 4 et 5 du projet.

⁴ Ce qui est conforme à l’article 7bis de la Constitution, qui dispose que dans l’exercice de leurs compétences respectives, l’État fédéral, les communautés et les régions poursuivent les objectifs d’un développement durable.

In een aantal gevallen zal meer duurzaamheid worden bereikt, maar er is geen garantie dat de mobiliteitsvergoeding in alle gevallen effectief wordt gebruikt voor meer duurzame vervoersmiddelen.

Vooreerst is het de werknemer op basis van de ontworpen bepalingen immers toegestaan om zijn bedrijfswagen te vervangen voor een mobiliteitsvergoeding en zich daarmee een privéwagen aan te schaffen voor zijn woon-werkverplaatsingen.

Voorts is het mogelijk om naderhand, bijvoorbeeld na een promotie, in plaats van de mobiliteitsvergoeding opnieuw een (in voorkomend geval grotere en minder duurzame) bedrijfswagen ter beschikking te krijgen, die dan na verloop van tijd opnieuw kan worden verruild voor een (in voorkomend geval hogere) mobiliteitsvergoeding.

Ten slotte is het niet ondenkbaar dat wie door middel van het openbaar vervoer (nu reeds) sneller op het werk geraakt dan met de wagen, wel geneigd zal zijn om een mobiliteitsvergoeding te verkiezen boven een bedrijfswagen. Wie daar tegen niet sneller op het werk geraakt met het openbaar vervoer dan met de wagen, zal wellicht veeleer opteren voor het behoud van de bedrijfswagen. Indien dat effectief het geval zou blijken te zijn, zou de ontworpen maatregel op onvolkomen wijze tegemoetkomen aan de beoogde doelstelling.

Bespreking

4.3. De vraag rijst dan ook of de ontworpen regeling inzake het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen naar het voordeel van een mobiliteitsvergoeding, wat betreft de fiscaal- en sociaalrechtelijke 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 Grondwet.⁵ Meer bepaald rijst de vraag of de ontworpen omzettingsregeling geen ongelijke behandeling tot gevolg heeft die niet verenigbaar is met de voornoemde beginselen.

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

⁵ 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.

Dans un certain nombre de cas, la durabilité s'en trouvera améliorée, mais il n'est pas garanti que l'allocation de mobilité soit effectivement affectée dans tous les cas à des moyens de transport plus durables.

Tout d'abord, les dispositions en projet autorisent en effet le travailleur à échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité et à se procurer ainsi un véhicule privé pour ses déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

En outre, il est possible par la suite, par exemple après une promotion, de disposer de nouveau, en lieu et place de l'allocation de mobilité, d'une voiture de société (le cas échéant plus grande et moins durable) qui, après un certain temps, pourra une nouvelle fois être échangée contre une allocation de mobilité (éventuellement plus élevée).

Enfin, il n'est pas inconcevable que la personne qui, grâce aux transports publics, arrive (déjà actuellement) plus rapidement à son travail qu'avec la voiture, soit effectivement tentée de préférer une allocation de mobilité à une voiture de société. Par contre, celui qui n'arrive pas plus rapidement à son travail avec les transports publics qu'avec la voiture, choisira sans doute plutôt de conserver la voiture de société. Si tel s'avérait effectivement être le cas, la mesure en projet ne rencontrerait pas parfaitement l'objectif visé.

Examen

4.3. La question se pose dès lors 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 qu'avec l'article 172 de la Constitution⁵, en ce qui concerne plus spécifiquement le principe d'égalité en matière fiscale. La question se pose en particulier de savoir si le mécanisme de conversion en projet ne crée pas une inégalité de traitement inconciliable avec les principes précités.

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 concernée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé

⁵ 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.

gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.⁶

4.3.1. De Raad van State, afdeling Wetgeving, wenst in dat verband te herinneren aan het advies dat eerder dit jaar is uitgebracht over diverse wetsvoorstellen en amendementen die ertoe strekken de maaltijdcheques of de ecocheques te vervangen door een “nettovergoeding”, die dezelfde gunstige fiscaal- en sociaalrechtelijke behandeling zou genieten als de maaltijdcheques of de ecocheques. Aan dat advies wordt immers uitdrukkelijk gerefereerd in de memorie van toelichting bij het voorliggende ontwerp, in het licht van de voor de ontworpen regeling te geven verantwoording met betrekking tot de overeenstemming ervan met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel:⁷

“3.4. Uit de betrokken bepalingen op het vlak van de fiscaliteit⁸ en de sociale zekerheid⁹ dient te worden afgeleid dat de maaltijdcheques en de ecocheques in beginsel worden beschouwd als belastbare inkomsten of als loon onderworpen aan sociale zekerheidsbijdragen, tenzij de toekenning, de uitreiking, het gebruik en de finaliteit ervan aan bepaalde – strikte – voorwaarden voldoen. Het zijn precies deze bijzondere voorwaarden die in de huidige stand van de wetgeving, in het licht van het gelijkheidsbeginsel, een verantwoording kunnen bieden voor het voorzien, met betrekking tot de

⁶ 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.

⁷ Adv.RvS 61.016/1 en 61.017/1 van 21 maart 2017 over een wetsvoorstel “betreffende de vervanging van de ecocheques door een nettovergoeding” en over amendementen, Parl.St. Kamer 2016-17, nr. 54-2287/3; adv.RvS 61.018/1 van 21 maart 2017 over een wetsvoorstel “tot wijziging van de wetgeving wat de vervanging van ecocheques door een nettoponus betreft”, Parl.St. Kamer 2014-15, nr. 54-842/2.

⁸ Voetnoot in de geciteerde tekst: Zie in dat verband inzonderheid: artikel 38, § 1, eerste lid, 25°, WIB 92, dat bepaalt dat van het belastbare inkomen zijn vrijgesteld “de voordelen die bestaan uit de tussenkomst van de werkgever of de onderneming in de maaltijdcheques, de sport/cultuurcheques of de eco-cheques die beantwoorden aan de in artikel 38/1 vermelde voorwaarden”; artikel 38/1, § 1, 2 en 4, WIB 92, dat de voorwaarden bepaalt waaraan de maaltijdcheques en de ecocheques moeten voldoen opdat zij als een vrijgesteld voordeel in de zin van artikel 38, § 1, eerste lid, 25°, WIB 92 kunnen worden beschouwd; artikel 53, 14°, WIB 92, dat bepaalt dat (in hoofde van de werkgever) niet als beroepskosten worden aangemerkt “de in artikel 38, § 1, eerste lid, 11° en 25°, bedoelde voordelen met uitzondering van de in voorkomend geval tot 2 EUR per maaltijdcheque beperkte tussenkomst van de werkgever of de onderneming in de maaltijdcheques wanneer die tussenkomst voldoet aan de in artikel 38/1 gestelde voorwaarden”.

⁹ Voetnoot in de geciteerde tekst: Zie in dat verband inzonderheid de artikelen 19bis en 19quater van het koninklijk besluit van 28 november 1969, die met betrekking tot respectievelijk de maaltijdcheques en de ecocheques bepalen dat het voordeel toegekend onder die vorm wordt beschouwd als loon tenzij er wordt voldaan aan een aantal voorwaarden.

lorsqu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé⁶.

4.3.1. Le Conseil d'État, section de législation, entend rappeler à cet égard l'avis qu'il a donné plus tôt cette année sur diverses propositions de loi et divers amendements visant à remplacer les titres-repas ou les éco-chèques par une “indemnité nette”, qui bénéficierait du même traitement favorable du point de vue du droit fiscal et social que les titres-repas ou les éco-chèques. En effet, l'exposé des motifs du projet à l'examen fait expressément référence à cet avis, dans le cadre de la justification qui doit être donnée de la conformité du dispositif en projet avec le principe constitutionnel d'égalité:⁷

“3.4. Il faut déduire des dispositions concernées en matière de fiscalité⁸ et de sécurité sociale⁹ que les titres-repas et les éco-chèques sont en principe considérés comme des revenus imposables ou soumis, à titre de rémunération, aux cotisations de sécurité sociale, à moins que leur octroi, leur délivrance, leur utilisation et leur finalité satisfassent à certaines – strictes – conditions. Ce sont précisément ces conditions particulières qui, dans l'état actuel de la législation, peuvent, au regard du principe d'égalité, justifier que les titres-repas et les éco-chèques qui satisfont à ces conditions bénéficient

⁶ 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.

⁷ Avis C.E. 61.016/1 et 61.017/1 du 21 mars 2017 sur une proposition de loi “relative au remplacement des éco-chèques par une indemnité nette” (61.016/1) et sur ses amendements, Doc. parl., Chambre, 2016-17, n° 54-2287/3; avis C.E. 61.018/1 du 21 mars 2017 sur une proposition de loi “modifiant la législation en ce qui concerne le remplacement des éco-chèques par un bonus net”, Doc. parl., Chambre, 2014-15, n° 54-842/2.

⁸ Note du texte cité: Voir notamment à cet égard: l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 25°, CIR 92, qui dispose que sont exonérés de l'impôt sur les revenus “les avantages qui se composent de l'intervention de l'employeur ou de l'entreprise dans les titres-repas, les chèques sport/culture ou les éco-chèques qui répondent aux conditions reprises à l'article 38/1”; l'article 38/1, § 1^{er}, 2 et 4, CIR 92, qui fixe les conditions auxquelles les titres-repas et les éco-chèques doivent répondre pour pouvoir être considérés comme un avantage exonéré au sens de l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 25°, CIR 92; l'article 53, 14°, CIR 92, qui dispose que ne constituent pas des frais professionnels (dans le chef de l'employeur) “les avantages visés à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 11° et 25°, à l'exclusion de l'intervention de l'employeur ou de l'entreprise dans le montant des titres-repas limitée, le cas échéant, à 2 EUR par titre-repas lorsque cette intervention répond aux conditions visées à l'article 38/1”.

⁹ Note du texte cité: Voir notamment à cet égard les articles 19bis et 19quater de l'arrêté royal du 28 novembre 1969, qui en ce qui concerne respectivement les titres-repas et les éco-chèques, disposent que l'avantage octroyé sous cette forme est considéré comme une rémunération à moins qu'il soit satisfait à un certain nombre de conditions.

maaltijdcheques en de ecocheques die aan deze voorwaarden voldoen, in een specifieke – voordeliger – regeling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen.

Het komt de Raad van State, afdeling Wetgeving, voor dat door de voorgestelde opheffing van de voorwaarden inzake de uitreiking, het gebruik en de finaliteit van de maaltijdcheques en de ecocheques, en de vervanging van deze cheques door respectievelijk een maaltijdvergoeding en een ecovergoeding die rechtstreeks wordt gestort aan de werknemers of de bedrijfsleiders en waarover, zoals het geval is voor het gewone loon, vrij door de werknemers of de bedrijfsleiders kan worden beschikt, het in het licht van het gelijkheidsbeginsel niet langer verantwoord lijkt dat voor de aldus geconcieerde vergoedingen op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen in een specifieke regeling wordt voorzien die voordeliger is dan die waarin is voorzien voor het – vergelijkbare – gewone loon.

Het gegeven dat, wat de toekenning van die vergoedingen betreft, de bestaande voorwaarde blijft gelden dat deze moet vervat zijn in een collectieve arbeidsovereenkomst op sectoreel- of ondernemingsvlak of, wanneer het sluiten van een collectieve overeenkomst niet mogelijk is, in een geschreven individuele overeenkomst, doet aan deze vaststelling geen afbreuk. Op dit punt verschillen de voornoemde vergoedingen immers niet wezenlijk van de toekenning van het gewone loon. Gelet op dit laatste valt het overigens, in het licht van het gelijkheidsbeginsel, moeilijk te verantwoorden waarom het voordeel van de specifieke regeling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheid enkel wordt toegekend aan de werkgevers en de werknemers die aan die voorwaarde voldoen.

3.5. Uit hetgeen voorafgaat moet worden geconcludeerd dat de voorgestelde regeling, met inbegrip van de erop betrekking hebbende amendementen, minstens reeds wat het hiervoor onderzochte aspect ervan betreft,¹⁰ problematisch is in het licht van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel.

Indien de indieners van het voorstel van wet en de amendementen niettemin van oordeel zijn dat de voorgestelde regeling wel degelijk te verantwoorden valt in het licht van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel, verdient het ten zeerste aanbeveling om die verantwoording, die dan uiteraard zal moeten voldoen aan de door het Grondwettelijk Hof op dat vlak gestelde voorwaarden, tot uitdrukking te brengen in de loop van de parlementaire procedure.”

In dat advies kwam de Raad van State in essentie tot de conclusie dat de “nettovergoeding” die in de plaats zou komen van de maaltijdcheques of de ecocheques niet wezenlijk verschilt van de toekenning van het gewone loon en dat, aangezien deze vergoeding, in tegenstelling tot de maaltijdcheques en de ecocheques, vrij en zonder wezenlijke voorwaarden kan

¹⁰ *Voetnoot in de geciteerde tekst:* Zo heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, binnen de hem toegemeten termijn om advies uit te brengen, niet kunnen onderzoeken, in het licht van het gelijkheidsbeginsel, in welke mate de aldus geconcieerde vergoedingen en de daaraan gekoppelde fiscaal- en sociale zekerheidsrechtelijke regeling niet tevens nopen tot een heroverweging van andere bestaande regelingen op dat vlak.

d’un régime spécifique – plus avantageux – sur le plan de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale.

Il apparaît au Conseil d’État, section de législation, que l’abrogation proposée des conditions en matière de délivrance, d’utilisation et de finalité des titres-repas et des éco-chèques, et le remplacement de ces titres, respectivement par une indemnité de repas et par une éco-indemnité, versées directement aux travailleurs ou aux dirigeants d’entreprise et dont, à l’instar de la rémunération ordinaire, les travailleurs et les dirigeants d’entreprise peuvent librement disposer, ont pour effet qu’il ne semble plus justifié, au regard du principe d’égalité, que les indemnités ainsi conçues soient soumises, du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale, à un régime spécifique, plus avantageux que celui applicable à la rémunération ordinaire, laquelle est comparable.

Le maintien de la condition d’octroi de ces indemnités, selon laquelle celles-ci doivent être prévues dans une convention collective de travail conclue au niveau du secteur ou de l’entreprise ou, lorsque la conclusion d’une telle convention n’est pas possible, dans une convention individuelle écrite, n’enlève rien à cette constatation. Sur ce point, il n’y a en effet pas de différence substantielle entre les indemnités précitées et l’octroi de la rémunération ordinaire. Il s’ensuit au demeurant qu’il est difficile de justifier, au regard du principe d’égalité, pourquoi l’avantage du régime spécifique sur le plan de la fiscalité et de la sécurité sociale n’est octroyé qu’aux employeurs et aux travailleurs qui satisfont à cette condition.

3.5. Il y a lieu de conclure de ce qui précède que le dispositif proposé, y compris ses amendements, est problématique au regard du principe constitutionnel d’égalité, à tout le moins en ce qui concerne l’aspect examiné ci-dessus¹⁰.

Si les auteurs de la proposition de loi et des amendements estiment néanmoins que le dispositif proposé peut bel et bien se justifier au regard du principe constitutionnel d’égalité, il est fortement recommandé de faire état de cette justification, qui devra bien évidemment satisfaire aux conditions fixées par la Cour constitutionnelle à cet égard, dans le courant de la procédure parlementaire”.

Dans cet avis, le Conseil d’État a essentiellement conclu que l’ “indemnité nette” qui remplacerait les titres-repas ou les éco-chèques ne diffère pas substantiellement de l’octroi de la rémunération ordinaire et que la différence de traitement du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale ne semble plus justifiée, dès lors que cette indemnité,

¹⁰ *Note du texte cité:* Dans le délai qui lui a été imparti pour donner un avis, le Conseil d’État, section de législation, n’a pas pu examiner dans quelle mesure, au regard du principe d’égalité, les indemnités ainsi conçues et le régime en matière fiscale et de sécurité sociale qui leur est associé ne requièrent pas également de reconsiderer d’autres dispositifs en vigueur dans ce domaine.

worden aangewend, het verschil in behandeling op het vlak van fiscaliteit en socialezekerheidsbijdragen niet langer kan worden verantwoord.

4.3.2. De ontworpen regeling voorziet, in tegenstelling tot de regeling inzake de omzetting van de maaltijdcheques en de ecocheques, weliswaar niet in een volledige vrijstelling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen, maar voorziet wel – zoals in de memorie van toelichting meermaals wordt bevestigd – in een regime dat aanzienlijk gunstiger is dan dat voor het gewone loon. In de memorie van toelichting wordt in dat verband onder meer het volgende vooropgesteld:

“In het huidige wetsontwerp hebben we ook te maken met de omvorming van een niet-geldelijk voordeel met een gunstig sociaal en fiscaal statuut, naar een bedrag in geld dat hetzelfde voordelijke statuut zou moeten behouden.

Naar de feiten toe gaat het hier dus om een gelijkaardige situatie maar in tegenstelling tot de omvorming van de cheques, is er hier wel degelijk sprake van een objectieve en redelijke verantwoording voor deze verschillende behandeling op sociaal en fiscaal vlak van het geldbedrag.”

In de memorie van toelichting wordt die “objectieve en redelijke verantwoording” als volgt verwoord:

“De omvorming van de bedrijfswagen naar een mobiliteitsvergoeding heeft als enig doel de werknemers (en werkgevers) ertoe aan te zetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer. Dat doel beantwoordt aan een huidig maatschappelijk probleem dat vrij acuut is. Het gaat daarbij dan niet alleen om de verkeerscongestie en de daarmee gepaard gaande economische schade, maar ook om de gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Het verminderen van het wagenpark in het verkeer, is daarvoor de enige oplossing. Het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, beantwoordt helemaal aan dat doel.

De enige aansporing die aan de werknemers kan gegeven worden om hun wagen vrijwillig niet te gebruiken is een financiële prikkel. Aan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding hetzelfde sociale en fiscale gunstige statuut geven, zorgt ervoor dat de werknemer niet meer louter en alleen omwille van dit voordelijke statuut gehecht blijft aan zijn bedrijfswagen. De mobiliteitsvergoeding geeft hem immers hetzelfde sociaal en fiscaal voordeel zodat hij ongedwongen kan opteren voor alternatieve verkeersmodi.

Het feit overigens dat dit ontwerp principieel uitgaat van de onverenigbaarheid van de mobiliteitsvergoeding met een tussenkomst van de werkgever in de kosten van verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling,

contrairement aux titres-repas et aux éco-chèques, peut être utilisée librement et sans conditions substantielles.

4.3.2. 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. À cet égard, l'exposé des motifs précise notamment ce qui suit:

“Dans le projet de loi actuel, nous avons aussi à faire à une conversion d'un avantage non monétaire avec un statut social et fiscal avantageux en un montant en argent qui devrait garder le même statut avantageux.

Au vu des faits, il s'agit ici donc d'une situation comparable mais contrairement à la conversion des chèques, il est bien ici sérieusement question d'une justification objective et raisonnable pour ce traitement différent sur le plan social et fiscal du montant en argent”.

L'exposé des motifs commente cette “justification objective et raisonnable” comme suit:

“La conversion de la voiture de société en une allocation de mobilité a pour unique but d'inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation. Ce but répond à un problème de société actuel très aigu. Il s'agit non seulement de la congestion du trafic et du préjudice économique qui l'accompagne, mais également des problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, entre autres par les particules fines qu'elles émettent. La diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème. Oter des voitures de la circulation via l'allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif.

Le seul encouragement qui peut être donné aux travailleurs pour qu'ils cessent volontairement d'utiliser leur voiture, est un incitant financier. Accorder le même statut social et fiscal favorable au montant de l'allocation de mobilité assure que le travailleur ne reste pas attaché à sa voiture de société purement et simplement en raison de ce statut avantageux. L'allocation de mobilité lui donne en effet le même avantage social et fiscal de telle sorte qu'il peut spontanément opter pour des modes de transport alternatifs (...).

En d'autres termes, les travailleurs avec une allocation de mobilité ne peuvent *de facto* pas utiliser cette allocation autrement que pour financer eux-mêmes leurs déplacements. Le régime fiscal et social favorable de l'allocation de mobilité

noopt de werknemer die zijn bedrijfswagen heeft ingeruild, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk te gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen te financieren. Er is m.a.w. een duidelijk verband tussen de mobiliteitsvergoeding en alternatieve duurzame vervoersmodi. (...). Werknemers met een mobiliteitsvergoeding kunnen *de facto* m.a.w. niet anders dan dit budget te gebruiken om hun verplaatsingen zelf te financieren. Het fiscaal en sociaal gunstige regime van de mobiliteitsvergoeding zet hen er bovendien extra toe aan die verplaatsingen ook op een duurzame wijze te doen.”

4.3.3. De met het ontwerp beoogde “mobiliteitsvergoeding” heeft weliswaar tot doel om bepaalde werkgerelateerde en persoonlijke mobiliteitsbehoeften te lenigen, maar voor het overige worden geen voorwaarden gesteld wat betreft de concrete besteding van die vergoeding door de werknemer. Daaruit dient te worden afgeleid dat over de mobiliteitsvergoeding vrij door de werknemer kan worden beschikt, dus niet noodzakelijk voor het lenigen van mobiliteitsbehoeften, en dat zij in dat opzicht vergelijkbaar is met het gewone loon, waarover eveneens vrij kan worden beschikt.

Weliswaar zou er van uitgegaan kunnen worden, zoals in de memorie van toelichting wordt vooropgesteld, dat de mobiliteitsvergoeding *de facto* zal worden aangewend om verplaatsingen te financieren, doch deze vaststelling geldt ook voor het gewone loon, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat een gedeelte ervan *de facto* eveneens wordt aangewend voor verplaatsingen.

In de memorie van toelichting wordt in dat verband gewezen op het doel van de ontworpen maatregel, namelijk “de werknemers (en werkgevers) ertoe aanzetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer”. Die doelstelling wordt in verband gebracht met het maatschappelijk probleem van verkeerscongestie, de daarmee gepaard gaande economische schade, en gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Nog volgens de memorie is “het verminderen van het wagenpark in het verkeer, (...) daarvoor de enige oplossing” en beantwoordt “het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, (...) helemaal aan dat doel”.

4.3.4. Ermee rekening houdend, onder meer, dat (1) het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, (2) de ontworpen maatregel uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en werknemer, (3) de keuze voor het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet onomkeerbaar is, (4) ingeval meerdere bedrijfswagens de werknemer ter beschikking staat, het verkrijgen van een mobiliteitsvergoeding voor één bedrijfswagen het gebruik van de andere bedrijfswagens niet uitsluit, (5) er geen relatie is tussen de mobiliteitsbehoeften van de betrokken werknemer en het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, dat immers gebaseerd is op de catalogusprijs van de laatste bedrijfswagen, (6) het vrij kunnen beschikken over de mobiliteitsvergoeding geen enkele waarborg biedt dat daarmee ook effectief “alternatieve duurzame verkeersmodi” worden aangewend, en (7) in de toelichting bij het ontwerp geen onderbouwde elementen zijn terug te vinden die het

les incite encore plus à effectuer ces déplacements également de manière durable”.

4.3.3. L’“allocation de mobilité” visée dans le projet a certes pour objectif de répondre à certains besoins de mobilité personnelle et professionnelle, mais pour le reste aucune condition n'est imposée concernant l'affectation concrète de cette allocation par le travailleur. Il faut en déduire que celui-ci peut disposer librement de l'Allocation de mobilité, donc pas nécessairement pour répondre à des besoins de mobilité, et qu'à cet égard cette allocation est comparable à la rémunération ordinaire, dont il peut également disposer librement.

On pourrait certes considérer, ainsi que l'indique l'exposé des motifs, que l'Allocation de mobilité sera affectée *de facto* au financement de déplacements, mais cette constatation vaut également pour la rémunération ordinaire, dont on peut raisonnablement admettre qu'une partie de celle-ci est également utilisée *de facto* pour des déplacements.

L'exposé des motifs souligne à ce propos le but de la mesure en projet, à savoir “inciter les travailleurs (et les employeurs) à diminuer l'utilisation de la voiture dans la circulation”. Ce but est mis en relation avec le problème sociétal de congestion du trafic, le préjudice économique qui l'accompagne et les problèmes de santé que l'utilisation excessive et toujours croissante des voitures engendre, notamment par les particules fines qu'elles émettent. Toujours selon l'exposé, “[...] la diminution du parc automobile en circulation est la seule solution à ce problème” et “[...]ter des voitures [de société] de la circulation via l'Allocation de mobilité répond entièrement à cet objectif”.

4.3.4. Compte tenu du fait notamment (1) que le statut actuel avantageux des voitures de société est maintenu en l'état, (2) que la mesure en projet est basée sur le libre consentement de l'employeur et du travailleur, (3) que le choix de convertir l'avantage d'une voiture de société en allocation de mobilité n'est pas irréversible, (4) que si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, l'obtention d'une allocation de mobilité pour une seule voiture de société n'exclut pas l'utilisation des autres voitures, (5) qu'il n'y a pas de relation entre les besoins de mobilité du travailleur concerné et le montant de l'Allocation de mobilité, qui est en effet basé sur le prix catalogue de la dernière voiture de société, (6) que le fait de pouvoir disposer librement de l'Allocation de mobilité ne garantit nullement l'utilisation effective de “modes de transport alternatifs durables”, et (7) que l'exposé accompagnant le projet ne contient pas d'éléments fondant et accréditant l'existence d'un lien démontrable entre la mesure en

aannemelijk maken dat er een aantoonbaar verband is tussen de ontworpen maatregel en het beoogde doel ervan, namelijk minder wagens in het verkeer brengen en op die wijze een afname realiseren van de verkeerscongestie en de daarmee samenhangende gezondheids-, economische- en andere problemen, rijzen er volgens de Raad van State, afdeling Wetgeving, ernstige twijfels nopens de pertinente van de ontworpen maatregel in het licht van de doelstelling ervan.

4.3.5. Daar komt nog bij dat de ontworpen regeling niet is opgevat als een tijdelijke en uitdovende maatregel die er enkel op gericht is om een gedragswijziging op het vlak van mobiliteit tot stand te brengen, maar dat ze integendeel een permanent karakter heeft, met als gevolg dat voor onbepaalde duur een regeling in het leven wordt geroepen die 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.

De Raad van State meent dan ook dat ernstig kan worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kan worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling. Zo rijst de vraag of dit doel niet kan worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhouden. In dat verband rijst ook de vraag of de doelstelling niet op een meer adequate – en duurzame – wijze kan worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.

Bijzondere aspecten

4.4. Daarnaast bevat het ontwerp een aantal bepalingen waardoor een verschil in behandeling wordt gecreëerd tussen verscheidene categorieën van personen.

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

projet et l'objectif qu'elle vise, à savoir réduire le nombre de voitures en circulation et partant, la congestion du trafic et les problèmes économiques, de santé et autres y relatif, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'il est permis de douter sérieusement de la pertinence de la mesure en projet au regard de l'objectif qu'elle vise.

4.3.5. Par ailleurs, le dispositif en projet n'est pas conçu comme une mesure temporaire et appelée à disparaître, qui vise uniquement à induire un changement de comportement en matière de mobilité, mais il revêt au contraire un caractère permanent et, ce faisant, met en place, pour une durée indéterminée, un dispositif qui 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.

Le Conseil d'État estime dès lors qu'il est fort douteux que 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. La question se pose ainsi de savoir si cet objectif ne pourrait pas être atteint par des mesures alternatives qui n'impliqueraient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement. À cet égard se pose aussi la question de savoir si l'objectif ne pourrait pas être atteint d'une manière plus adéquate – et durable – qu'en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés.

Aspects particuliers

4.4. Par ailleurs, le projet comporte un certain nombre de dispositions qui créent une différence de traitement entre plusieurs catégories de personnes.

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 précédent 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

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 ingeruimd 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.

4.4.4. De vraag rijst of de vooroemde 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.

4.5. Wat inzonderheid de fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding betreft, dient ook nog op het volgende te worden gewezen.

Doordat de mobiliteitsvergoeding vrij te besteden is, vertoont ze alle kenmerken van loon. Toch wordt die vergoeding niet als loon belast,¹¹ maar wordt de fiscale behandeling ervan afgestemd op de regeling die geldt voor bedrijfwagens en opgenomen is in artikel 36, § 2, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (hierna: WIB 92). Een bedrijfswagen is echter een *anders dan in geld verkregen voordeel van alle aard*, waarvoor het in artikel 36, § 1, van het WIB 92 vooropgestelde principe geldt dat het aan belasting

¹¹ Overeenkomstig artikel 31 van het WIB 92 behoren tot de bezoldigingen van werknemers onder meer “wetten, lonen, commissies, gratificaties, premies, vergoedingen en alle andere soortgelijke beloningen, met inbegrip van fooien en toelagen die, zelfs toevallig, uit hoofde of naar aanleiding van het uitoefenen van de beroepswerkzaamheid op enige andere wijze worden verkregen dan als terugbetaling van eigen kosten van de werkgever” en “voordelen van alle aard verkregen uit hoofde of naar aanleiding van het uitoefenen van de beroepswerkzaamheid”.

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.

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.

4.5. En ce qui concerne plus particulièrement le traitement fiscal de l'allocation de mobilité, il importe également de relever encore ce qui suit:

L'allocation de mobilité pouvant être dépensée librement, elle présente toutes les caractéristiques d'une rémunération. Elle n'est cependant pas taxée à ce titre¹¹, mais son traitement fiscal est aligné sur le régime applicable aux voitures de société, prévu à l'article 36, § 2, du Code des impôts sur les revenus 1992 (ci-après: CIR 92). Or, une voiture de société est un avantage de toute nature qui est obtenu *autrement qu'en espèces*, auquel s'applique le principe inscrit à l'article 36, § 1^{er}, du CIR 92, qui le soumet à l'impôt “pour la valeur réelle

¹¹ Conformément à l'article 31 du CIR 92, les rémunérations des travailleurs comprennent notamment “les traitements, salaires, commissions, gratifications, primes, indemnités et toutes autres rétributions analogues, y compris les pourboires et autres allocations même accidentelles, obtenues en raison ou à l'occasion de l'exercice de l'activité professionnelle à un titre quelconque, sauf en remboursement de dépenses propres à l'employeur” et “les avantages de toute nature obtenus en raison ou à l'occasion de l'exercice de l'activité professionnelle”.

onderworpen wordt “voor de werkelijke waarde bij de verkrijger”, terwijl de berekening van die waarde nader is bepaald in artikel 36, § 2, van het WIB 92.¹² Ondanks het gegeven dat een mobiliteitsvergoeding wél een in geld verkregen voordeel is, zodat de belastbare waarde ervan eigenlijk niet hoeft te worden berekend, wordt ervoor een begunstigende fictieve waardering toegepast.¹³

De ontworpen regeling houdt derhalve een onderscheiden fiscale behandeling in tussen loontrekenden zonder en loontrekenden met een mobiliteitsvergoeding. Wie het voordeel van een mobiliteitsvergoeding verkrijgt, kan bovendien in principe niet meer de fiscale vrijstelling genieten van vergoedingen voor het woon-werkverkeer (artikelen 9 en 23 van het ontwerp – ontworpen artikel 38, § 1, derde lid, van het WIB 92),¹⁴ terwijl gelet op het vooropgestelde doel de vraag rijst of in dat geval geen onderscheid moet worden gemaakt tussen werkneemers met een mobiliteitsvergoeding die geen wagen meer gebruiken (maar bv. het openbaar vervoer of de fiets) om zich naar de plaats van tewerkstelling te begeven en zij die hun privéwagen gebruiken om naar het werk te rijden.

Conclusie

4.6. Uit al hetgeen voorafgaat volgt dat zowel het algemene opzet van de ontworpen regeling als bepaalde aspecten van de concrete uitwerking ervan problematisch zijn 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.

qu'ils ont dans le chef du bénéficiaire”, le calcul de cette valeur étant précisé à l'article 36, § 2, du CIR 92¹². Bien qu'une allocation de mobilité soit assurément un avantage obtenu en espèces, de sorte qu'il n'y a pas lieu, à proprement parler, de calculer sa valeur imposable, il y est appliquée une évaluation fictive avantageuse¹³.

Le dispositif en projet emporte par conséquent un traitement fiscal différencié des salariés selon qu'ils bénéficient d'une allocation de mobilité ou pas. En outre, celui qui obtient le bénéfice d'une allocation de mobilité ne peut en principe plus bénéficier de l'exonération fiscale des indemnités pour les déplacements domicile – lieu de travail (articles 9 et 23 du projet – article 38, § 1^{er}, alinéa 3, en projet, du CIR 92)¹⁴, alors qu'eu égard à l'objectif poursuivi, la question se pose de savoir s'il ne convient pas, dans ce cas, de faire une distinction entre les travailleurs bénéficiant d'une allocation de mobilité qui n'utilisent plus de voiture (mais, par exemple, les transports en commun ou le vélo) pour se rendre sur le lieu de travail et ceux qui utilisent leur voiture privée à de telles fins.

Conclusion

4.6. Il résulte de ces considérations que, tant l'économie générale du dispositif en projet, que certains aspects de sa mise en œuvre concrète posent problème 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.

¹² In artikel 36, § 1, van het WIB 92 wordt het principe vooropgesteld dat anders dan in geld verkregen voordeelen van alle aard gelden “voor de werkelijke waarde bij de verkrijger”. Bij het tweede lid van die bepaling wordt de Koning gemachtigd om in specifieke gevallen regels vast te stellen om die voordeelen op een vast bedrag te ramen; daarbij dient de Koning echter het in het eerste lid vooropgestelde principe te volgen dat die regels ertoe moeten strekken de werkelijke waarde bij de verkrijger in het algemeen te benaderen. In artikel 36, § 2, van het WIB 92 heeft de wetgever – in afwijking van artikel 36, § 1, tweede lid, van het WIB 92 – de waardering van het voordeel van alle aard voor het persoonlijk gebruik van een kosteloos ter beschikking gesteld voertuig zelf geregeld. De aan te nemen wet zal echter een autonome regeling bevatten die naast de voormelde bepalingen van het WIB 92 staat.

¹³ Het belastbare voordeel is in hoofde van de werkneemer gelijk aan vier procent van zes zevenden van de cataloguswaarde (artikel 22 – ontworpen artikel 33ter, § 2, eerste lid, van het WIB 92).

¹⁴ Dat is echter niet het geval voor de werkneemers 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. Ook deze ongelijke behandeling zal moeten kunnen worden verantwoord, rekening houdend met het uitgangspunt dat de mobiliteitsvergoeding al de bestaande vergoedingen vervangt (memorie van toelichting, p. 38).

¹² L'article 36, § 1^{er}, du CIR 92 fait état du principe selon lequel les avantages de toute nature qui sont obtenus autrement qu'en espèces sont comptés “pour la valeur réelle qu'ils ont dans le chef du bénéficiaire”. L'alinéa 2 de cette disposition habilite le Roi à fixer dans certains cas spécifiques des règles d'évaluation forfaitaire de ces avantages, étant toutefois entendu qu'il doit tenir compte du principe énoncé à l'alinéa 1^{er}, selon lequel ces règles doivent viser à approcher en général la valeur réelle qu'ils ont pour le bénéficiaire. À l'article 36, § 2, du CIR 92, le législateur – dérogant à l'article 36, § 1^{er}, alinéa 2, du CIR 92 – a lui-même réglé l'évaluation de l'avantage de toute nature résultant de l'utilisation à des fins personnelles d'un véhicule mis gratuitement à disposition. La loi à adopter comportera cependant un régime autonome coexistant avec les dispositions précitées du CIR 92.

¹³ Pour le travailleur, l'avantage imposable est égal à quatre pourcents de six septièmes de la valeur catalogue (article 22 – article 33ter, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, du CIR 92).

¹⁴ Tel n'est cependant pas le cas du travailleur qui bénéficiait auparavant d'une voiture de société et simultanément, pendant au moins trois mois précédant la demande d'allocation de mobilité, recevait une indemnité ou un avantage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Cette différence de traitement devra également pouvoir être justifiée, compte tenu du principe selon lequel l'allocation de mobilité remplace toutes les indemnités existantes (exposé des motifs, p. 38).

De ontworpen regeling moet dan ook grondig worden herzien vanuit dit oogpunt. Het hiernavolgend artikelsgewijs onderzoek van het ontwerp dient met dit voorbehoud te worden gelezen.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

HOOFDSTUK I

Inleidende bepaling

5. Bij dit hoofdstuk zijn geen opmerkingen te maken.

HOOFDSTUK II

Algemene bepalingen

Afdeling 1

Toepassingsgebied

6. Bij deze afdeling zijn geen opmerkingen te maken.

Afdeling 2

Definities

Artikel 3

7. In de Nederlandse tekst van artikel 3, 2°, van het ontwerp dienen de woorden “in deze wet” te worden vervangen door de woorden “door deze wet”.

Afdeling 3

Invoering, toekenning en geldigheidsvooraarden van de mobiliteitsvergoeding

Artikel 4

8. De voorwaarde, dat de werkgever minstens 36 maanden bedrijfswagens ter beschikking moet hebben gesteld vóór de invoering van de mobiliteitsvergoeding, geldt niet voor werkgevers die minder dan 36 maanden actief zijn. Artikel 4, § 3, tweede lid, van het ontwerp bepaalt echter dat deze uitzondering niet geldt wanneer “de activiteit van de werkgever bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een rechtspersoon”. In dat geval “wordt de werkgever geacht te zijn gestart 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”.

Met het oog op de rechtszekerheid verdient het aanbeveling om, minstens in de memorie van toelichting, te verduidelijken wat moet worden verstaan onder “de voortzetting van een

Le dispositif en projet doit dès lors être remanié en profondeur sous cet angle. L'examen article par article ci-après du projet doit être lu sous cette réserve.

EXAMEN DU TEXTE

CHAPITRE I^{ER}

Disposition introductory

5. Ce chapitre ne donne lieu à aucune observation.

CHAPITRE II

Dispositions générales

Section 1^{er}

Champ d'application

6. Cette section ne donne lieu à aucune observation.

Section 2

Définitions

Article 3

7. Dans le texte néerlandais de l'article 3, 2°, du projet, les mots “in deze wet” seront remplacés par les mots “door deze wet”.

Section 3

Instauracion, octroi et conditions de validité de l'allocation de mobilité

Article 4

8. La condition selon laquelle l'employeur doit avoir mis des voitures de société à disposition pendant au moins 36 mois avant l'instauration de l'allocation de mobilité ne s'applique pas aux employeurs actifs depuis moins de 36 mois. L'article 4, § 3, alinéa 2, du projet dispose cependant que cette exception ne s'applique pas lorsque “l'activité de l'employeur consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une personne morale”. Dans cette hypothèse, “l'employeur est censé avoir débuté au moment respectivement de la première inscription à la Banque-carrefour des entreprises de cette personne physique, ou du dépôt de l'acte de constitution de cette autre personne morale”.

Dans un souci de sécurité juridique, il est recommandé de préciser, à tout le moins dans l'exposé des motifs, ce qu'il y a lieu d'entendre par “la continuation d'une activité

werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een rechtspersoon".

Artikel 5

9. Gelet op hetgeen daaromtrent wordt uiteengezet in de memorie van toelichting, is er enige onduidelijkheid over de voorwaarden voor het aanvragen van een mobiliteitsvergoeding in het geval een werknemer overstapt van de ene naar de andere werkgever. Enerzijds wordt vooropgesteld dat die regeling "werknemers die voldoen aan alle voorwaarden om de mobiliteitsvergoeding aan te vragen maar wiens werkgever heeft beslist om het niet in te voeren, de mogelijkheid (biedt) om over te stappen naar een werkgever die de mobiliteitsvergoeding wel heeft ingevoerd", anderzijds wordt vooropgesteld dat "dat betekent dat beide werkgevers het systeem van de mobiliteitsvergoeding moeten ingevoerd hebben en dat ze bedrijfswagens toekennen aan één of meer werknemers". Die contradictie moet worden weggewerkt. In geen geval mag er enige twijfel rijzen omtrent de precieze voorwaarden voor het aanvragen van een mobiliteitsvergoeding, hetgeen immers nefast zou zijn voor een rechtszekere toepassing van de ontworpen regeling.

HOOFDSTUK III

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Afdeling 1

Juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding

10. Bij deze afdeling zijn geen opmerkingen te maken.

Afdeling 2

Duur van de mobiliteitsvergoeding

11. Bij deze afdeling zijn geen opmerkingen te maken.

Afdeling 3

Omvang en evolutie van de mobiliteitsvergoeding

Artikel 11

12. De gemachtigde heeft te kennen gegeven dat artikel 11, § 1, tweede lid, van het ontwerp zo moet worden gelezen dat de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen wordt

"bepaald op 20 % van 6/7 van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen. De verhoging van die mobiliteitsvergoeding met 20 % indien de werkgever ook de brandstofkosten verbonden met het privégebruik ten laste nam, resulteert dan evenwel niet in een mobiliteitsvergoeding van 40 % maar van 20 %, verhoogd met 1/5 of 20 % = 24 %."

précédemment exercée par une personne physique ou par une personne morale".

Article 5

9. Eu égard à ce que l'exposé des motifs indique à ce sujet, il règne une certaine confusion en ce qui concerne les conditions relatives à la demande d'une allocation de mobilité lorsqu'un travailleur change d'employeur. D'une part, il est précisé que ce régime "offre la possibilité aux travailleurs qui remplissent toutes les conditions pour demander l'allocation de mobilité mais dont l'employeur a décidé de ne pas l'instaurer de passer chez un employeur qui a bien instauré l'allocation de mobilité", d'autre part, il est indiqué que "[c]ela signifie que les deux employeurs doivent avoir instauré un système d'allocation de mobilité, et qu'ils octroient des voitures de société à un ou plusieurs travailleurs". Cette contradiction doit être éliminée. Il ne peut y avoir aucun doute concernant les conditions précises dont les demandes d'allocation de mobilité sont assorties, ce qui serait en effet néfaste pour une application juridiquement sûre du régime en projet.

CHAPITRE III

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Section 1^{er}

Conséquences juridiques de l'allocation de mobilité

10. Cette section ne donne lieu à aucune observation.

Section 2

Durée de l'allocation de mobilité

11. Cette section ne donne lieu à aucune observation.

Section 3

Ampleur et évolution de l'allocation de mobilité

Article 11

12. Le délégué a fait savoir que l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, du projet doit être compris en ce sens que la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture est

"bepaald op 20 % van 6/7 van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen. De verhoging van die mobiliteitsvergoeding met 20 % indien de werkgever ook de brandstofkosten verbonden met het privégebruik ten laste nam, resulteert dan evenwel niet in een mobiliteitsvergoeding van 40 % maar van 20 %, verhoogd met 1/5 of 20 % = 24 %".

Teneinde dit duidelijker tot uiting te laten komen, kan de laatste zin van dat lid beter als volgt worden gesteld:

“Wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct.”

Artikel 12

13. Het verdient aanbeveling om het begrip “gezondheidsindex” in artikel 12, § 2, van het ontwerp nauwkeuriger te omschrijven, bijvoorbeeld door te verwijzen naar de relevante bepalingen.

Afdeling 4

Statuut van de mobiliteitsvergoeding

Artikel 14

14. In de memorie van toelichting wordt bij artikel 14 van het ontwerp onder meer vooropgesteld dat “de werkgever die kan aantonen dat hij gerechtvaardige redenen heeft om zijn loonsysteem te wijzigen en daarbij bedrijfswagens in te voeren, geen inbreuk (pleegt) op de artikelen 26 tot 29 van de programmawet van 27 december 2012 en dus ook niet op dit artikel van het ontwerp”.

Het verdient aanbeveling om van deze inperking van het absolute verbod, opgenomen in artikel 14 van het ontwerp, uitdrukkelijk melding te maken in de tekst van het ontwerp.

HOOFDSTUK IV

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Artikel 17

15. In artikel 17, 2° tot 4°, van het ontwerp moeten de woorden “in het tweede lid” telkens vervangen worden door “in het eerste lid”. De ontworpen wijzigingen worden immers aangebracht in het eerste lid van artikel 186 van het Sociaal Strafwetboek.

16. Het verdient aanbeveling om de redactie van de in te voegen teksten nog aan een bijkomend nazicht te onderwerpen, teneinde deze correct te integreren in de bestaande tekst, onder meer door gebruik te maken van de juiste leestekens of voegwoorden.

Pour exprimer plus clairement cette intention, mieux vaudrait rédiger la dernière phrase de cet alinéa comme suit:

“Lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient pris totalement ou partiellement en charge par l'employeur, la valeur de l'avantage de l'utilisation est toutefois fixée à 24 p.c.”.

Article 12

13. Il est recommandé de définir plus précisément la notion d’indice santé”, dont fait état l’article 12, § 2, du projet, par exemple en faisant référence aux dispositions pertinentes.

Section 4

Statut de l'allocation de mobilité

Article 14

14. En ce qui concerne l'article 14 du projet, l'exposé des motifs indique notamment que “[l]’employeur qui peut démontrer qu'il avait des raisons valables de modifier son système salarial et d'autre part d'octroyer une voiture de société, ne commet pas d'infraction aux articles 26 à 29 de la loi-programme du 27 décembre 2012 et donc pas non plus à cet article du projet”.

Il est recommandé de mentionner expressément dans le texte du projet ce tempérament à l'interdiction absolue prévue à l'article 14 du projet.

CHAPITRE IV

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Traitements de l'allocation de mobilité par le droit du travail

Article 17

15. À l'article 17, 2° à 4°, du projet, les mots “dans l’alinéa 2” doivent chaque fois être remplacés par les mots “dans l’alinéa 1^{er}”. C'est en effet dans l’alinéa 1^{er} de l’article 186 du Code pénal social que les modifications en projet sont apportées.

16. Il est recommandé de soumettre encore la rédaction des textes à insérer à un examen complémentaire, afin de les intégrer correctement dans le texte existant, notamment en utilisant les signes de ponctuation ou les conjonctions adéquats.

Afdeling 2*Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding***Artikel 21**

17. Artikel 21 van het ontwerp voorziet in de invoering van een paragraaf 3*septdecies* in artikel 38 van de wet van 29 juni 1981 “houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers”.

De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft op 11 oktober 2017 echter advies 62.219/1-3-4 uitgebracht over een voorontwerp van “programmawet”, waarin reeds wordt voorzien in de invoering van een paragraaf 3*septdecies*. De thans in te voegen paragraaf zal bijgevolg moeten worden vernummerd.

Afdeling 3*Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding***Artikel 22**

18. In het ontworpen artikel 33ter, § 1, van het WIB 92 wordt bepaald dat de mobiliteitsvergoeding een belastbaar voordeel is “[w]anneer de terbeschikkingstelling voor persoonlijk gebruik van een in artikel 65 bedoeld voertuig wordt vervangen door een mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de [aan te nemen wet]”.

De gemachtigde heeft te kennen gegeven dat daaruit niet mag worden afgeleid dat mobiliteitsvergoedingen die de werkgever toekent buiten het kader van die wet (bv. een vergoeding die niet aan alle wettelijke voorwaarden voldoet, maar door de werkgever toch als mobiliteitsvergoeding wordt bestempeld) geen belastbaar voordeel zou zijn:

“Een mobiliteitsvergoeding die zou worden toegekend met miskenning van de bepalingen van het ontwerp, verliest immers het fiscaal en sociaal statuut van een mobiliteitsvergoeding en is derhalve te beschouwen als een gewoon loon.”

Dat zou duidelijker tot uiting moeten worden gebracht in de betrokken bepaling van het ontwerp.

19. Het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding bedraagt vier procent van zes zevenden van de cataloguswaarde, ongeacht of de werkgever ook de brandstofkosten verbonden met het persoonlijke gebruik ten laste heeft genomen. De mobiliteitsvergoeding is in die hypothese evenwel een vijfde hoger (24 % in plaats van 20 % van zes zevenden van de cataloguswaarde). Op de vraag waarom ondanks dat verschil toch voor een gelijke fiscaalrechtelijke behandeling wordt geopteerd, kwam het volgende antwoord:

“Het belastbaar voordeel bij de werknemer is inderdaad gelijk aan 4 % van 6/7de van de cataloguswaarde. Er wordt in dit geval geen rekening gehouden met het feit of de werkgever de brandstofkosten betaalde of niet. Het belastbaar

Section 2*Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social***Article 21**

17. L'article 21 du projet prévoit d'insérer un paragraphe 3*septdecies* dans l'article 38 de la loi du 29 juin 1981 “établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés”.

Le 11 octobre 2017, le Conseil d'État, section de législation, a cependant donné l'avis 62.219/1-3-4, sur un avant-projet de “loi-programme”, qui prévoit déjà l'insertion d'un paragraphe 3*septdecies*. Le paragraphe à insérer actuellement devra par conséquent être renuméroté.

Section 3*Traitement fiscal de l'allocation de mobilité***Article 22**

18. L'article 33ter, § 1^{er}, en projet, du CIR 92 dispose que l'allocation de mobilité constitue un avantage imposable “[...] lorsque la mise à disposition pour utilisation personnelle d'un véhicule visé à l'article 65 est remplacée par une allocation de mobilité conformément [à la loi à adopter]”.

Le délégué a fait savoir qu'il ne peut s'en déduire que les allocations de mobilité que l'employeur octroie en dehors du cadre de cette loi (par exemple, une allocation qui ne satisfait pas à toutes les conditions légales, mais que l'employeur qualifie néanmoins d'allocation de mobilité) ne serait pas un avantage imposable:

“Een mobiliteitsvergoeding die zou worden toegekend met miskenning van de bepalingen van het ontwerp, verliest immers het fiscaal en sociaal statuut van een mobiliteitsvergoeding en is derhalve te beschouwen als een gewoon loon”.

Il faudrait exprimer plus clairement cette intention dans la disposition concernée du projet.

19. L'avantage imposable annuel de l'allocation de mobilité est égal à quatre pourcents de six septièmes de la valeur catalogue, peu importe que l'employeur ait également pris en charge les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule. Dans cette hypothèse, l'allocation de mobilité est toutefois majorée d'un cinquième (24 % au lieu de 20 % de six septièmes de la valeur catalogue). À la question de savoir pourquoi nonobstant cette différence, il est malgré tout opté pour un traitement fiscal identique, il a été répondu ce qui suit:

“Het belastbaar voordeel bij de werknemer is inderdaad gelijk aan 4 % van 6/7de van de cataloguswaarde. Er wordt in dit geval geen rekening gehouden met het feit of de werkgever de brandstofkosten betaalde of niet. Het belastbaar

voordeel is m.a.w. ook gelijk aan 4 % van 6/7de van de cataloguswaarde indien de werkgever de brandstofkosten voor zijn rekening nam.

De reden om het brandstofgegeven buiten beschouwing te laten bij de bepaling van het belastbaar voordeel mobiliteitsvergoeding ligt in het feit dat het belastbaar voordeel auto voor een werknemer met een bedrijfswagen ook gelijk blijft, ongeacht of de werkgever de brandstofkosten ten laste neemt of niet.

In hoofde van de werkgever maakt het brandstofgegeven wel een verschil, met name voor de bepaling van de verworpen uitgave van 17 % (zonder brandstof) of 40 % (met brandstof): dat is bij de bedrijfwagens reeds het geval en dat is ook het geval bij de mobiliteitsvergoeding in dit ontwerp (artikel 27 van het ontwerp).¹⁵

Die verantwoording overtuigt niet meteen. Vermits het voordeel in dat geval merkelijk hoger is, is het onlogisch om bij het bepalen van het belastbare inkomen met dat verschil totaal geen rekening te houden. Het gegeven dat er wel rekening mee wordt gehouden voor de belastbaarheid in hoofde van de werkgever, maakt de ontworpen regeling des te kwetsbaarder in het licht van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel.

20. Het ontworpen artikel 33ter, § 3, van het WIB 92 bepaalt dat “[h]et bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het in paragraaf 2 bedoelde voordeel overschrijdt, wordt vrijgesteld”.

Gewezen op het feit dat een vergoeding die hoger is dan hetgeen wettelijk is toegelaten op basis daarvan zou zijn vrijgesteld, antwoordde de gemachtigde bevestigend op de vraag of hiermee niet louter wordt bedoeld dat het verschil tussen de “20 pct.” uit artikel 11, § 1, tweede lid, van het ontwerp en de “4 procent” uit het ontworpen artikel 33ter, § 2, eerste lid, van het WIB 92 wordt vrijgesteld. Dat antwoord luidde:

“Bedoeld wordt inderdaad dat het verschil tussen het belastbaar deel van 4 % en het toegekende bedrag ten belope van 20 % wordt vrijgesteld. Een vergoeding die hoger is dan de wettelijk voorgeschreven mobiliteitsvergoeding verliest met name haar karakter van mobiliteitsvergoedingen [en] is te beschouwen als een gewoon loon.”

21. In het ontworpen artikel 33ter, § 4, van het WIB 92 wordt de hypothese geregeld dat in de loop van de twaalf maanden voorafgaand aan de vervanging, meerdere voertuigen opeenvolgend ter beschikking zijn gesteld. In dat geval wordt “de mobiliteitsvergoeding berekend op de cataloguswaarde van het ter beschikking gesteld voertuig waarover de belastingplichtige in die periode het langst heeft beschikt”. In de ontworpen bepaling wordt echter niet bepaald hoe de berekening gebeurt indien de betrokkenen telkens achtereenvolgens even lang over verschillende voertuigen heeft kunnen beschikken. Die lacune moet worden weggewerkt.¹⁵

¹⁵ In artikel 11, § 1, vijfde lid, van het ontwerp gaat het over de hypothese dat meer dan één bedrijfswagen wordt ingeleverd. Hier is echter het geval bedoeld dat de betrokkenen telkens slechts over één bedrijfswagen beschikt, en er dan ook maar één kan inleveren.

voordeel is m.a.w. ook gelijk aan 4 % van 6/7de van de cataloguswaarde indien de werkgever de brandstofkosten voor zijn rekening nam.

De reden om het brandstofgegeven buiten beschouwing te laten bij de bepaling van het belastbaar voordeel mobiliteitsvergoeding ligt in het feit dat het belastbaar voordeel auto voor een werknemer met een bedrijfswagen ook gelijk blijft, ongeacht of de werkgever de brandstofkosten ten laste neemt of niet.

In hoofde van de werkgever maakt het brandstofgegeven wel een verschil, met name voor de bepaling van de verworpen uitgave van 17 % (zonder brandstof) of 40 % (met brandstof): dat is bij de bedrijfwagens reeds het geval en dat is ook het geval bij de mobiliteitsvergoeding in dit ontwerp (artikel 27 van het ontwerp).¹⁵

Cette justification ne convainc pas d’emblée. L’avantage étant sensiblement plus élevé dans ce cas, il n’est pas logique de ne tenir aucun compte de cette différence pour déterminer le revenu imposable. La circonstance qu’il en est en revanche tenu compte pour imposer l’employeur rend le dispositif en projet d’autant plus vulnérable au regard du principe constitutionnel d’égalité.

20. L’article 33ter, § 3, en projet, du CIR 92 dispose que “[l]e montant de l’allocation de mobilité excédant l’avantage visé au paragraphe 2 est exonéré”.

Son attention ayant été attirée sur le fait qu’une allocation plus élevée que le montant légalement autorisé serait exonérée sur cette base, le délégué a répondu affirmativement à la question de savoir si l’on ne vise pas ainsi tout simplement à exonérer la différence entre les “20 p.c.” de l’article 11, § 1^{er}, alinéa 2, du projet et les “4 pct.” de l’article 33ter, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, du CIR 92. La réponse a été la suivante:

“Bedoeld wordt inderdaad dat het verschil tussen het belastbaar deel van 4 % en het toegekende bedrag ten belope van 20 % wordt vrijgesteld. Een vergoeding die hoger is dan de wettelijk voorgeschreven mobiliteitsvergoeding verliest met name haar karakter van mobiliteitsvergoedingen [en] is te beschouwen als een gewoon loon”.

21. L’article 33ter, § 4, en projet, du CIR 92 règle l’hypothèse selon laquelle, au cours des douze mois précédant le remplacement, plusieurs véhicules ont été successivement mis à disposition. Dans ce cas, “l’allocation de mobilité est calculée à base de la valeur catalogue du véhicule mis à disposition dont le contribuable a disposé le plus longtemps”. La disposition en projet ne détermine toutefois pas comment le calcul est effectué si l’intéressé a pu disposer chaque fois successivement de plusieurs véhicules pour un même laps de temps. Cette lacune doit être comblée¹⁵.

¹⁵ L’article 11, § 1^{er}, alinéa 5, du projet envisage l’hypothèse selon laquelle plusieurs voitures de société sont restituées. Est toutefois visé ici le cas où l’intéressé ne dispose chaque fois que d’une voiture de société, et ne peut dès lors en restituer qu’une seule.

Artikel 25

22. In de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 52ter dient te worden geschreven: "De mobiliteitsvergoeding *die* ...".

Artikel 27

23. In de Nederlandse tekst van artikel 27 van het ontwerp is het tweede "3°" te vernummeren tot "4°".

HOOFDSTUK V**Sancties****Artikel 33**

24. Bij dit hoofdstuk zijn geen opmerkingen te maken.

HOOFDSTUK VI**Uitvoering en inwerkingtreding****Artikel 34**

25. Artikel 34 van het ontwerp schrijft voor dat de Koning is belast "met de uitvoering van de artikelen 5, § 5, 12 en 16".

De artikelen 5, § 5, en 12, § 2, van het ontwerp bevatten echter reeds een uitdrukkelijke machtiging aan de Koning om bepaalde aspecten van de in die artikelen bedoelde aangelegenheden nader te regelen. Bovendien bevat artikel 16 van het ontwerp een wijzigingsbepaling die er enkel toe strekt de overeenkomst bedoeld in artikel 7 van het ontwerp gelijk te stellen met een sociaal document.

Het is dan ook niet duidelijk wat de precieze draagwijdte is van de in artikel 34 van het ontwerp opgenomen machtiging. Indien daarmee niets anders wordt bedoeld dan de algemene uitvoeringsbevoegdheid waarover de Koning reeds beschikt op grond van artikel 108 van de Grondwet, is ze overbodig en dient ze uit het ontwerp te worden weggelaten. In het andere geval dient uitdrukkelijk te worden gepreciseerd op welke aangelegenheden de machtiging precies betrekking heeft, daarbij rekening houdend met de reeds bestaande machtighingen in de betrokken bepalingen.

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Jo BAERT

Article 25

22. Dans le texte néerlandais de l'article 52ter, en projet, il y a lieu d'écrire: "De mobiliteitsvergoeding *die* ...".

Article 27

23. Dans le texte néerlandais de l'article 27 du projet, le deuxième "3°" doit être renuméroté en "4°".

CHAPITRE V**Sanctions****Article 33**

24. Ce chapitre ne donne lieu à aucune observation.

CHAPITRE VI**Exécution et entrée en vigueur****Article 34**

25. L'article 34 du projet prévoit que le Roi est chargé "de l'exécution des articles 5, § 5, 12, et 16".

Or, les articles 5, § 5, et 12, § 2, du projet habilitent déjà expressément le Roi à régler plus avant certains aspects des matières visées dans ces articles. L'article 16 du projet comporte en outre une disposition modificative dont la seule portée est d'assimiler l'accord visé à l'article 7 du projet à un document social.

On n'aperçoit dès lors pas la portée précise de l'habilitation inscrite à l'article 34 du projet. Si seul le pouvoir général d'exécution dont le Roi dispose déjà sur le fondement de l'article 108 de la Constitution est ainsi visé, cette habilitation est inutile et doit être omise du projet. Dans le cas contraire, il convient de préciser expressément sur quelles matières elle porte concrètement, en tenant compte des habilitations que contiennent déjà les dispositions concernées.

Le greffier,

Le président,

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME

Le greffier,

Le président,

Greet VERBERCKMOES

Jo BAERT

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Op 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 I**Inleidende bepaling**

Art. 1

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

HOOFDSTUK II**Algemene bepalingen****Afdeling 1**

Toepassingsgebied

Art. 2

Deze wet is van toepassing op werkgevers en werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld;

1° met werknemers: personen die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst arbeid verrichten in de overheidssector alsook alle andere personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een ander persoon;

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 I^{ER}**Disposition introductory**

Art. 1^{er}

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

CHAPITRE II**Dispositions générales****Section 1^{re}**

Champ d'application

Art. 2

La présente loi est applicable aux employeurs et aux travailleurs.

Pour l'application de la présente loi, sont assimilés:

1° aux travailleurs: les personnes qui autrement qu'en vertu d'un contrat de travail exécutent des prestations de travail dans le secteur public ainsi que toutes les autres personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne;

2° met werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.

Afdeling 2

Definities

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° bedrijfswagen: het voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat door de werkgever, rechtstreeks of onrechtstreeks, al dan niet kosteloos, aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld voor persoonlijk gebruik.

Wordt geacht ter beschikking te zijn gesteld voor persoonlijk gebruik, elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat op naam van de werkgever is ingeschreven of het voorwerp uitmaakt van een op naam van de werkgever gesloten huur- of leasingovereenkomst of van gelijk welke andere gebruiksovereenkomst, dat voor andere dan loutere beroepsdoeleinden wordt gebruikt en waarvoor in hoofde van de werknemer een voordeel van alle aard wordt bepaald overeenkomstig artikel 36 van hetzelfde Wetboek en waarvoor door de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd is overeenkomstig artikel 38, § 3*quater*, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid van werknemers;

2° mobiliteitsvergoeding: het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de fiscale, sociaal-rechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals door deze wet bepaald;

3° het loonsysteem van de werkgever: het geheel van bezoldigingen, premies en voordelen, waaronder de bedrijfswagen, die door de werkgever als tegenprestatie voor arbeid toegekend wordt;

4° gebruik voor beroepsdoeleinden: het gebruik van de bedrijfswagen om de overeengekomen arbeid uit te voeren, met uitsluiting van de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling en de zuivere privé verplaatsingen;

5° verplaatsingsvergoeding: het bedrag dat de werkgever aan de werknemer betaalt of toekent om de kosten van zijn verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling te vergoeden.

2° aux employeurs: les personnes qui occupent les personnes définies au 1°.

Section 2

Définitions

Art. 3

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

1° voiture de société: le véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, mis par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, à disposition du travailleur pour utilisation personnelle.

Est considéré mis à disposition pour utilisation personnelle, tout véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, immatriculé au nom de l'employeur ou qui fait l'objet d'un contrat de location, de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation similaire conclu au nom de l'employeur, utilisé pour des finalités autres qu'exclusivement professionnelles, et pour lequel un avantage de toute nature est déterminé conformément à l'article 36 du même Code dans le chef du travailleur, et une cotisation de solidarité est due par l'employeur conformément à l'article 38, § 3*quater*, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés;

2° allocation de mobilité: le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société et sur lequel les règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles que déterminées par la présente loi;

3° le système salarial de l'employeur: l'ensemble des rémunérations, primes et avantages, notamment la voiture de société, que l'employeur octroie en contrepartie du travail;

4° utilisation à des fins professionnelles: l'utilisation de la voiture de société pour exécuter le travail convenu, à l'exclusion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et des déplacements purement privés;

5° indemnité de déplacement: le montant payé ou attribué par l'employeur au travailleur pour compenser les frais de son déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Afdeling 3

Invoering, toekenning en geldigheidsvoorraarden van de mobiliteitsvergoeding

Art. 4

§ 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 de mobiliteitsvergoeding pas invoeren indien 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.

§ 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.

Section 3

Instauracion, octroi et conditions de validité de l'allocation de mobilité

Art. 4

§ 1^{er}. L'instauracion 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 précédent immédiatement l'instauracion 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'instauracion 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 État 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 État membre de l'Espace économique européen.

Art. 5

§ 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 om te ruilen 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 zoals bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is zoals 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 zoals bedoeld in § 2, 2°, is niet van toepassing wanneer de vorige werkgever een werkgever is zoals 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 vervolledigen, waarna hij aan de nieuwe werkgever een aanvraag kan richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen.

Art. 5

§ 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 échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité.

§ 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 précédent 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 précédent 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 précédent 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.

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

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

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

Art. 6

De werkgever beslist om al dan niet in te gaan op de in artikel 5, § 4, bedoelde aanvraag. Deze beslissing wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de aanvrager.

Art. 7

De formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever om op deze aanvraag in te gaan, vormen een overeenkomst die als zodanig inhoudelijk deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen.

Deze overeenkomst wordt voorafgaandelijk aan de eerste uitbetaling van de mobiliteitsvergoeding gesloten en vermeldt onder andere het initiële bedrag van de mobiliteitsvergoeding.

HOOFDSTUK III

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Afdeling 1

Juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding

Art. 8

§ 1. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding heeft tot gevolg dat het voordeel van de ingeruilde bedrijfs-wagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen volledig verdwijnt voor de werknemer.

Het voordeel van de bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen eindigt voor de werknemer vanaf de eerste dag van de maand waarin de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend.

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.

Art. 6

L'employeur décide de satisfaire ou non à la demande visée à l'article 5, § 4. Cette décision est portée par écrit à la connaissance du demandeur.

Art. 7

La demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire à cette demande forment un accord dont le contenu en tant que tel fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties.

Cet accord est conclu avant le premier paiement de l'allocation de mobilité et contient entre autres le montant de base de l'allocation de mobilité.

CHAPITRE III

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Section 1^{re}

Conséquences juridiques de l'allocation de mobilité

Art. 8

§ 1^{er}. L'octroi de l'allocation de mobilité a pour conséquence la disparition totale pour le travailleur de l'avantage de la voiture de société restituée, et de tous les autres avantages y afférents.

L'avantage de la voiture de société et tous les autres avantages y afférents cessent pour le travailleur à partir du premier jour du mois au cours duquel l'allocation de mobilité est octroyée.

§ 2. In geval de werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, kan slechts één bedrijfswagen worden ingeleverd in ruil voor een mobiliteitsvergoeding. De inlevering van andere bedrijfswagens kan geen recht geven op een bijkomende mobiliteitsvergoeding.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 is vereist dat de werknemer over al zijn bedrijfswagens beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1° en 2°. Voldoet één van de bedrijfswagens niet aan de vereiste minimumtermijnen, dan moeten alle bedrijfswagens worden ingeleverd in ruil voor één mobiliteitsvergoeding.

Art. 9

§ 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 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.

Afdeling 2

Duur van de mobiliteitsvergoeding

Art. 10

§ 1. De mobiliteitsvergoeding blijft toegekend zolang de werknemer geen beschikking heeft over een bedrijfswagen.

§ 2. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il suffit de restituer une seule voiture de société pour bénéficier d'une allocation de mobilité. La restitution d'autres voitures de société ne peut donner droit à aucune allocation de mobilité supplémentaire.

§ 3. Pour l'application du paragraphe 2, il faut que le travailleur dispose de toutes ses voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1er, 1° et 2°. Si une seule des voitures de société ne satisfait pas aux périodes minimales requises, le travailleur doit restituer toutes ses voitures lors de l'octroi de l'allocation de mobilité.

Art. 9

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

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

§ 3. La disposition du paragraphe 1er 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 précédent 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 ladite exonération.

§ 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 le travailleur reçoit un budget de mobilité et récupèrent leur force obligatoire depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi du budget de mobilité se termine.

Section 2

Durée de l'allocation de mobilité

Art. 10

§ 1er. L'allocation de mobilité demeure octroyée aussi longtemps que le travailleur n'a pas à disposition une voiture de société.

§ 2. Wanneer de werknemer op het moment van de aanvraag de beschikking had over meerdere bedrijfswagens gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5, § 2, eerste lid, 1° en 2°, bij dezelfde werkgever, dan vervalt de mobiliteitsvergoeding, in afwijkung van paragraaf 1, zodra hij opnieuw beschikt over minstens hetzelfde aantal bedrijfswagens waarover hij beschikte op het moment van de aanvraag.

§ 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.

Afdeling 3

Omvang en evolutie van de mobiliteitsvergoeding

Art. 11

§ 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 zevenden 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 vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct. van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage zoals 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, geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

§ 2. Si, au moment de la demande, le travailleur disposait auprès du même employeur de plusieurs voitures de société durant les périodes minimales prévues à l'article 5, § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, l'allocation de mobilité n'est plus octroyée, par dérogation au paragraphe 1^{er}, dès qu'il dispose à nouveau du même nombre de voitures de société dont il disposait au moment de la demande.

§ 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.

Section 3

Ampleur et évolution de l'allocation de mobilité

Art. 11

§ 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 remplacé 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 telle que 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.

Wanneer de werknemer tijdens de laatste 12 maanden, voorafgaand aan de vervanging van zijn bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding, achtereenvolgens over verschillende bedrijfwagens heeft beschikt, wordt de bedrijfswagen waarover hij in die periode het langst heeft beschikt, in aanmerking genomen om de waarde van het gebruiksvoordeel te bepalen.

Wanneer de in artikel 8, § 2, bedoelde werknemer tegelijkertijd meerdere bedrijfwagens inlevert, kiest hij diegene waarop de mobiliteitsvergoeding zal worden berekend.

Wanneer de in artikel 8, § 3, bedoelde werknemer verplicht is meer dan één bedrijfswagen in te leveren, wordt voor de bepaling van de waarde van het gebruiksvoordeel, die bedrijfswagen in aanmerking waarover hij heeft beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1° en 2°.

§ 2. In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 1°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever gelijk aan dat bij de vorige werkgever op datum van de uitdiensttreding.

In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding gelijk aan de waarde van het conform paragraaf 1, vastgestelde gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen die werd ingeleverd bij de uitdiensttreding.

§ 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 overeenkomst zoals bedoeld in artikel 7.

Art. 12

§ 1. De cataloguswaarde vermeld in artikel 11 § 1, tweede lid, waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend, wordt elk jaar op 1 januari geïndexeerd.

§ 2. De Koning bepaalt het indexeringsmechanisme bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad. Dit indexeringsmechanisme wordt gebaseerd op de productgroepen in de gezondheidsindex zoals bedoeld in artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 24 december 1993 ter uitvoering van de wet van 6 januari 1989 tot vrijwaring van 's lands concurrentievermogen, die de evolutie van de kosten voor het vervoer weergeven.

Lorsque le travailleur a disposé de différentes voitures de société successivement au cours des 12 derniers mois précédent le remplacement de sa voiture de société par l'allocation de mobilité, on prend en considération pour la valorisation de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société, celle dont il a le plus longtemps disposé durant cette période.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 2, restitue plusieurs voitures de société simultanément, il choisit celle sur base de laquelle l'allocation de mobilité sera calculée.

Lorsque le travailleur visé à l'article 8, § 3, est tenu de restituer plus d'une voiture de société, on prend en considération la voiture de société dont il dispose pendant les périodes minimales prévues à l'article 5 § 2, alinéa 1^{er}, 1^o et 2^o, afin de déterminer la valeur de l'avantage d'utilisation.

§ 2. Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 1^o, l'allocation de mobilité auprès du nouvel employeur est égale à celle auprès du précédent employeur à la date de la cessation de fonction.

Dans la situation visée à l'article 5, § 3, alinéa 1^{er}, 2^o, l'allocation de mobilité est égale à la valeur de l'avantage de l'utilisation de la voiture de société restituée à la cessation de fonction, déterminée conformément au paragraphe 1^{er}.

§ 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.

Art. 12

§ 1^{er}. La valeur catalogue visée à l'article 11, § 1^{er}, alinéa 2, sur base de laquelle l'allocation de mobilité est calculée, est indexée chaque année le 1^{er} janvier.

§ 2. Le Roi détermine une méthode d'indexation par arrêté délibéré en Conseil des ministres. Cette méthode d'indexation est basée sur les groupes de produits qui représentent l'évolution des frais de transport dans l'indice santé visé à l'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 24 décembre 1993 portant exécution de la loi du 6 janvier 1989 de sauvegarde de la compétitivité du pays.

Afdeling 4*Statuut van de mobiliteitsvergoeding*

Art. 13

§ 1. Onder voorbehoud van de afwijkingen die in deze wet zijn voorzien, kunnen er aan de mobiliteitsvergoeding geen rechten worden ontleend, ten behoeve van het bedrag zoals bepaald in deze wet, met uitzondering van de betaling ervan door de werkgever en het bepaalde onder de paragrafen 2 en 3.

§ 2. In afwijking van § 1 zal voor de toepassing van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen waaraan de werknemer rechten zou onttrekken met betrekking tot het voordeel en de waarde van het privégebruik van de bedrijfswagen, de mobiliteitsvergoeding op dezelfde manier behandeld worden als het privégebruik van de bedrijfswagen.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan voorzien in gunstigere bepalingen voor de werknemers, met uitzondering van rechten op het gebied van sociale zekerheid of jaarlijkse vakantie en zonder dat dit mag leiden tot een wijziging van de ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid te vervullen administratieve formaliteiten.

Art. 14

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.

Art. 15

§ 1. Wanneer de werkgever tijdens de toekenning van de mobiliteitsvergoeding in het kader van deze wet, tolereert dat een in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 bedoeld voertuig, dat louter voor beroepsredenen wordt aangewend, ook wordt gebruikt voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling of voor andere privéverplaatsingen, behoudens uitzonderlijke omstandigheden, dan verliest het bedrag het statuut van mobiliteitsvergoeding zoals het in deze wet is bepaald en wordt het loon vanaf de eerste dag van de maand waarin dit gebruik zich heeft voorgedaan.

Section 4*Statut de l'allocation de mobilité*

Art. 13

§ 1^{er}. Sous réserves des dérogations prévues dans la présente loi, aucun droit ne peut être tiré de l'allocation de mobilité, à concurrence du montant tel que déterminé dans la présente loi, à l'exception de son paiement par l'employeur et de ce qui est déterminé aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Par dérogation au § 1^{er}, l'allocation de mobilité sera traitée de la même façon que l'usage privé de la voiture de société, pour l'application des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles d'où le travailleur tirerait des droits relatifs à l'avantage et à la valeur de l'utilisation privée de la voiture de société.

§ 3. Une convention collective de travail peut prévoir des dispositions plus favorables en faveur des travailleurs, à l'exception de droits en matière de sécurité sociale ou de vacances annuelles et sans que cela puisse mener à une modification des formalités administratives à accomplir à l'égard de l'Office national de sécurité sociale.

Art. 14

Pour l'application de la présente loi, l'attribution de la 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.

Art. 15

§ 1^{er}. Pendant l'octroi de l'allocation de mobilité dans le cadre de la présente loi, si l'employeur tolère l'utilisation d'un véhicule défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, utilisé exclusivement pour des raisons professionnelles, également pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou pour d'autres déplacements privés, et sauf circonstances exceptionnelles, le montant perd alors le statut d'allocation de mobilité tel que défini dans la présente loi et devient une rémunération à partir du premier jour du mois au cours duquel cette utilisation a eu lieu.

§ 2. Behalve in het geval voorzien in artikel 9, § 3, vormen vergoedingen of voordelen, die worden betaald of toegekend aan een werknemer met een mobiliteitsvergoeding, loon in zoverre de vergoeding of het voordeel betrekking heeft op verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

HOOFDSTUK IV

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 16

In artikel 6bis van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten wordt een bepaling onder d) ingevoegd, luidende:

“d) de overeenkomst bedoeld in artikel 7 van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.”.

Art. 16/1. In boek 2, hoofdstuk 6, van het Sociaal Strafwetboek, wordt het opschrift van afdeling 2 vervangen als volgt:

“Afdeling 2. – Overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid”.

Art. 17

In artikel 186 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het opschrift worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.” tussen het woord “beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

2° in het eerste lid, in de bepaling onder 1°, worden de woorden “, en geen schriftelijke overeenkomst voor

§ 2. Excepté dans la situation prévue à l'article 9, § 3, des indemnités ou des avantages payés ou attribués à un travailleur avec une allocation de mobilité constituent une rémunération pour autant que l'indemnité ou l'avantage ait trait aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

CHAPITRE IV

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Traitements de l'allocation de mobilité par le droit du travail

Art. 16

Dans l'article 6bis de l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, un point d) est inséré, rédigé comme suit:

“d) l'accord visé à l'article 7 de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.”.

Art. 16/1. Dans le livre 2, chapitre 6, du Code pénal social, l'intitulé de la section 2 est remplacé comme suit:

“Section 2. – Le contrat relatif à une occupation d'étudiants, le contrat d'occupation de travailleurs à domicile, la convention d'immersion professionnelle, l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité et le contrat de travail pour l'exécution de travail temporaire”.

Art. 17

Dans l'article 186 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'intitulé, les mots “l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d'immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l'exécution de travail temporaire”;

2° dans l'alinéa 1^{er}, au 1°, les mots “et l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du ...

de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” tussen het woord “studenten” en het woord “opmaakt” ingevoegd;

3° in het eerste lid, in de bepaling onder 3°, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding;” tussen het woord “beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

4° in het eerste lid, in de bepaling onder 4, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding;” tussen het woord “beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd.

Afdeling 2

Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 18

In artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2016, wordt een paragraaf 3ter ingevoegd, luidende:

“§ 3ter. De bedragen die toegekend worden als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding zijn uitgesloten uit het loonbegrip.”.

Art. 19

In artikel 45 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, wordt een vierde lid ingevoegd, luidende:

“Dit artikel is niet van toepassing op de mobiliteitsvergoeding toegekend overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.”.

(*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “le contrat relatif à une occupation d’étudiants” et les mots “par écrit”;

3° dans l’alinéa 1^{er}, au 3°, les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”;

4° dans l’alinéa 1^{er}, au 4°, les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

Section 2

Traitements de l’allocation de mobilité par le droit social

Art. 18

Dans l’article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l’arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 26 décembre 2016, un paragraphe 3ter est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3ter. Les montants octroyés en tant qu’allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité sont exclus de la notion de rémunération.”.

Art. 19

Dans l’article 45 de la loi du 27 juin 1969 révisant l’arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 5 mai 2014, un alinéa 4 est inséré, rédigé comme suit:

“Cet article n’est pas applicable à l’allocation de mobilité octroyée conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité.”.

Art. 20

In artikel 23 van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, gewijzigd bij de wetten van 24 juli 2008, 23 december 2009, 25 april 2014 en 16 november 2015, wordt tussen het derde en vierde lid, dat het vijfde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“De bedragen die toegekend worden als mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding zijn uitgesloten uit het loonbegrip.”.

Art. 21

In artikel 38 van dezelfde wet, wordt een § 3octdecies ingevoegd, luidende:

“§ 3octdecies.

Op het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, toegekend overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in § 3quater, is de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd.

Het bedrag van deze bijdrage is gelijk aan het bedrag van de solidariteitsbijdrage verschuldigd voor het voertuig, in toepassing van § 3quater, voor de maand onmiddellijk voorafgaand aan de maand waarin het voertuig vervangen werd door de mobiliteitsvergoeding, en dit voor de volledige duur dat de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend in toepassing van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Indien aan de werknemer opeenvolgend meerdere voertuigen ter beschikking werden gesteld tijdens de maand onmiddellijk voorafgaand aan de maand waarin het voertuig vervangen werd door de mobiliteitsvergoeding, is het bedrag van de bijdrage gelijk aan de solidariteitsbijdrage, in toepassing van § 3quater, verschuldigd voor het voertuig dat het hoogste aantal dagen ter beschikking stond van de werknemer.

De bepalingen van § 3quater, 8°, 9° en 10°, zijn van toepassing op de solidariteitsbijdrage die verschuldigd is voor de mobiliteitsvergoeding.”.

Art. 20

Dans l’article 23 de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié par les lois des 24 juillet 2008, 23 décembre 2009, 25 avril 2014 et 16 novembre 2015, un alinéa est inséré entre les alinéas 3 et 4, qui devient l’alinéa 5, rédigé comme suit:

“Les montants octroyés en tant qu’allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité sont exclus de la notion de rémunération.”.

Art. 21

Dans l’article 38 de la même loi, un § 3octdecies est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3octdecies.

L’employeur est redevable d’une cotisation de solidarité sur le montant de l’allocation de mobilité octroyée conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, en remplacement du véhicule décrit au § 3quater.

Le montant de cette cotisation est égal au montant de la cotisation de solidarité due pour le véhicule, en application du § 3quater, pour le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par l’allocation de mobilité, et ce pour toute la durée de l’octroi de l’allocation de mobilité en application de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité.

Lorsque plusieurs véhicules étaient successivement mis à disposition du travailleur pendant le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par l’allocation de mobilité, le montant de la cotisation est égal à la cotisation de solidarité, en application du § 3quater, due pour le véhicule qui était à disposition du travailleur durant le plus grand nombre de jours.

Les dispositions du § 3quater, 8°, 9° et 10°, sont applicables à la cotisation de solidarité redevable pour l’allocation de mobilité.”.

Afdeling 3*Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding***Art. 22**

In titel II, hoofdstuk II, afdeling IV, onderafdeling I, onderdeel F van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 33ter ingevoegd luidende:

"Art. 33ter. § 1. Wanneer de terbeschikkingstelling voor persoonlijk gebruik van een in artikel 65 bedoeld voertuig wordt vervangen door een mobiliteitsvergoeding, vormt deze mobiliteitsvergoeding 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 ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, gelijk aan 4 procent van zes zevenden van de cataloguswaarde, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, en zonder dat het lager kan zijn dan het bedrag vermeld 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 ... (*datum van de wet*).

§ 3. Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding die is vastgesteld overeenkomstig artikel 11 van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, dat het in paragraaf 2 bedoelde voordeel overschrijdt, wordt vrijgesteld.

§ 4. Wanneer in de loop van de 12 maanden voorafgaand aan de vervanging, meerdere voertuigen, al dan niet kosteloos, opeenvolgend ter beschikking werden gesteld, dan wordt het in paragraaf 2 bedoelde belastbare gedeelte van de mobiliteitsvergoeding berekend op de cataloguswaarde van het ter beschikking gestelde voertuig waarover de belastingplichtige in die periode het langst heeft beschikt. Wanneer die voertuigen gedurende een identieke periode ter beschikking werden gesteld, bepaalt de werkgever welk voertuig in aanmerking wordt genomen om de mobiliteitsvergoeding te berekenen.

§ 5. Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, eerste lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, is het in paragraaf 2 bedoelde belastbare gedeelte van de mobiliteitsvergoeding gelijk aan dat bij de vorige werkgever op datum van uitdiensttreding.

Section 3*Traitements fiscal de l'allocation de mobilité***Art. 22**

Dans titre II, chapitre II, section IV, sous-section I, partie F, du Code des impôts sur les revenus 1992, un article 33ter est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 33ter. § 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, cette allocation de mobilité constitue un avantage imposable.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1^{er}, l'avantage imposable annuellement de l'allocation de mobilité déterminé conformément à l'article 11 de la loi du ... (*date de la loi*) 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 ... (*date de la loi*).

§ 3. Le montant de l'allocation de mobilité déterminé conformément à l'article 11 de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, excédant l'avantage visé au paragraphe 2 est exonéré.

§ 4. Lorsqu'au cours des douze mois précédant le remplacement, plusieurs véhicules étaient successivement mis, gratuitement ou non, à disposition, la partie imposable de l'allocation de mobilité visée au paragraphe 2 est calculée à base de la valeur catalogue du véhicule mis à disposition dont le contribuable a disposé le plus longtemps. Lorsque ces véhicules ont été mis à disposition pendant une période identique, l'employeur détermine le véhicule qui doit être pris en compte afin de calculer l'allocation de mobilité.

§ 5. Si l'allocation de mobilité est établie conformément à l'article 11, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, la partie imposable de l'allocation de mobilité visée au paragraphe 2 est alors égale à celle à la date de la cessation de fonction auprès du précédent employeur.

Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, tweede lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt het in paragraaf 2 bedoelde belastbare gedeelte ervan berekend op basis van de cataloguswaarde van het bij de uitdiensttreding ingeleverde voertuig.”.

Art. 23

Artikel 38, § 1, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 18 december 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“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 ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het geval zoals bedoeld in artikel 9, § 3, van dezelfde wet.”.

Art. 24

Artikel 52, 3°, van hetzelfde Wetboek, vervangen bij de wet van 28 april 2003 en gewijzigd bij de wetten van 21 december 2007 en 16 november 2015, wordt aangevuld met een bepaling onder f, luidende:

“f) de solidariteitsbijdrage die verschuldigd is krachtens artikel 38, § 30ctdecies, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.”.

Art. 25

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 52ter ingevoegd, luidende:

“Art. 52ter. De mobiliteitsvergoeding die beantwoordt aan de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding is ten belope van 75 pct. aftrekbaar.”.

Art. 26

In hetzelfde Wetboek, wordt artikel 66, § 5, vervangen door de wet van 6 juli 1994, aangevuld met een vierde lid, luidende:

Si l’allocation de mobilité est déterminée conformément à l’article 11, § 2, alinéa 2, de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, sa partie imposable visée au paragraphe 2 est alors calculée sur la base de la valeur catalogue du véhicule restitué à la cessation de fonction.”.

Art. 23

L’article 38, § 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 18 décembre 2016, est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“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 ... (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l’article 9, § 3, de la même loi.”.

Art. 24

L’article 52, 3°, du même Code, remplacé par la loi du 28 avril 2003 et modifié par les lois des 21 décembre 2007 et 16 novembre 2015, est complété par une disposition f, rédigée comme suit:

“f) la cotisation de solidarité due sur la base de l’article 38, § 30ctdecies, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.”.

Art. 25

Dans le même Code, un article 52ter est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 52ter. L’allocation de mobilité répondant aux dispositions de la loi du (*date de la loi*) concernant l’instauration d’une allocation de mobilité est déductible à 75 p.c.”.

Art. 26

Dans le même Code, l’article 66, § 5, remplacé par la loi du 6 juillet 1994, est complété par un alinéa 4, rédigé comme suit:

"In de gevallen bedoeld in het eerste lid, mag dat forfait nooit meer bedragen dan het eventueel belastbaar voordeel bedoeld in artikel 33ter.".

Art. 27

In artikel 198, § 1, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de huidige tekst van 9° wordt 9°, a);

2° het 9° wordt aangevuld met een b), luidende:

"b) de kosten van de mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding ten belope van 17 pct. van het overeenkomstig artikel 33ter bepaalde belastbare voordeel.";

3° in de huidige tekst van 9°bis die 9°bis, a) wordt, worden de woorden "in afwijking van de bepaling onder 9°," vervangen door de woorden "a) in afwijking van de bepaling onder 9°, a),";

4° het 9°bis wordt aangevuld met een b), luidende:

"b) in afwijking van de bepaling onder 9° b) de kosten van de mobiliteitsvergoeding overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, ten belope van 40 pct. van het overeenkomstig artikel 33ter bepaalde belastbare voordeel wanneer de brandstofkosten verbonden aan het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de venootschap ten laste werden genomen.".

Art. 28

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 198ter ingevoegd, luidende:

"Art. 198ter. § 1. In afwijking van artikel 52ter is het aftrekpercentage voor de periode tot 31 december van het eerste kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin het voertuig zoals bedoeld in artikel 65 werd vervangen door de mobiliteitsvergoeding zoals bedoeld in de wet van... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, gelijk aan het aftrekpercentage dat overeenkomstig artikel 198bis van toepassing was op het vervangen voertuig.

In afwijking van het eerste lid, is het aftrekpercentage gelijk aan:

"Dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, ce forfait ne peut être supérieur à l'éventuel avantage imposable visé à l'article 33ter."

Art. 27

À l'article 198, § 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° le texte actuel du 9° devient un 9°, a);

2° le 9° est complété d'un b), rédigé comme suit:

"b) les frais de l'allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, à concurrence de 17 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter.";

3° dans le texte actuel du 9°bis qui devient un 9°bis, a), les mots "par dérogation au 9°," sont remplacés par les mots "a) par dérogation au 9°, a),";

4° le 9°bis est complété d'un b), rédigé comme suit:

"b) par dérogation au 9°, b), les frais de l'allocation de mobilité conformément aux dispositions de la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, à concurrence de 40 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient repris totalement ou partiellement à charge de la société.".

Art. 28

Dans le même Code, un article 198ter est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 198ter. § 1^{er}. Par dérogation à l'article 52ter, le pourcentage de déduction pour la période allant jusqu'au 31 décembre de la première année civile suivant l'année civile au cours de laquelle le véhicule visé à l'article 65 fut remplacé par l'allocation de mobilité visée dans la loi du ... (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est égal au pourcentage de déduction qui était applicable au véhicule remplacé conformément à l'article 198bis.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le pourcentage de déduction est égal à:

— 95 pct. als het aftrekpercentage dat overeenkomstig artikel 198bis van toepassing was op het vervangen voertuig hoger is dan 95 pct.;;

— 75 pct. als het aftrekpercentage dat overeenkomstig artikel 198bis van toepassing was op het vervangen voertuig lager is dan 75 pct.

Met ingang van 1 januari van het tweede kalenderjaar volgend op het kalenderjaar waarin het voertuig zoals bedoeld in artikel 65 is vervangen door de mobiliteitsvergoeding wordt het in het eerste en tweede lid bedoelde percentage, als het hoger ligt dan 75 pct., jaarlijks op 1 januari verlaagd met 10 procentpunten, en dit tot het percentage van de aftrek het tarief van 75 pct. bereikt.

§ 2. Om het in paragraaf 1 bedoelde tarief te bepalen wordt enkel rekening gehouden met het tarief dat van toepassing is op andere autokosten dan de brandstofkosten.

§ 3. Wanneer aan de werknemer in de loop van de 12 maanden voorafgaand aan de vervanging, opeenvolgend meerdere voertuigen ter beschikking werden gesteld, is het in paragraaf 1 bedoelde tarief gelijk aan het percentage van aftrekbaarheid dat van toepassing was op het voertuig waarover de werknemer het langst heeft beschikt in die periode.

§ 4. Wanneer de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald overeenkomstig artikel 11, § 2, eerste en tweede lid, van de wet van ... (*datum van de wet*) betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, is het tarief van aftrekbaarheid gelijk aan het tarief dat is vastgelegd in artikel 52ter.”.

Art. 29

In artikel 223, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een bepaling onder 4°bis ingevoegd, luidende:

“4°bis een bedrag gelijk aan 17 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter;”;

2° er wordt een bepaling onder 5°bis ingevoegd, luidende:

“5°bis een bedrag gelijk aan 40 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter, wanneer de brandstofkosten verbonden met het

— 95 p.c., lorsque le pourcentage de déduction qui était applicable au véhicule remplacé conformément à l'article 198bis est supérieur à 95 p.c.;

— 75 p.c., lorsque le pourcentage de déduction qui était applicable au véhicule remplacé conformément à l'article 198bis est inférieur à 75 p.c.

À partir du 1^{er} janvier de la deuxième année civile suivant l'année civile au cours de laquelle le véhicule visé à l'article 65 est remplacé par l'allocation de mobilité, le pourcentage visé aux alinéas 1^{er} et 2, lorsqu'il est supérieur à 75 p.c., est annuellement diminué à la date du 1^{er} janvier de 10 p.c. jusqu'à ce que le pourcentage de déduction atteigne le taux de 75 p.c.

§ 2. Pour la détermination du taux visé au paragraphe 1^{er}, il n'est tenu compte que du taux applicable sur les frais de voiture autres que les frais de carburant.

§ 3. Lorsqu'au cours des 12 mois précédent le remplacement, plusieurs véhicules ont été mis successivement à disposition du travailleur, le taux visé au paragraphe 1^{er} est égal au pourcentage de déductibilité qui était applicable au véhicule dont le travailleur a disposé le plus longtemps au cours de cette période.

§ 4. Lorsque l'allocation de mobilité est établie conformément à l'article 11, § 2, alinéas 1^{er} et 2, de la loi du (*date de la loi*) concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, le taux de déductibilité est égal au taux fixé à l'article 52ter.”.

Art. 29

Dans l'article 223, alinéa 1^{er} du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° un 4°bis est inséré, rédigé comme suit:

“4°bis un montant égal à 17 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter;”;

2° un 5°bis est inséré, rédigé comme suit:

“5°bis un montant égal à 40 p.c. de l'avantage imposable déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du

persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste werden genomen;”.

Art. 30

In artikel 225, tweede lid, 5°, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de woorden “en op de in artikel 223, eerste lid, 4° en 5°, bedoelde bedragen”, vervangen door de woorden “en op de in artikel 223, eerste lid, 4°, 4°bis, 5° en 5°bis, bedoelde bedragen”.

Art. 31

In artikel 234, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een bepaling onder 6°bis ingevoegd, luidende:

“6°bis een bedrag gelijk aan 17 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter;”;

2° er wordt een bepaling onder 7°bis ingevoegd, luidende:

“7°bis een bedrag gelijk aan 40 pct. van het belastbare voordeel zoals bepaald overeenkomstig artikel 33ter, wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het vervangen voertuig geheel of gedeeltelijk door de rechtspersoon ten laste werden genomen;”.

Art. 32

In artikel 247, 2°, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2016, worden de woorden “de in artikel 234, eerste lid, 6°en 7°, bedoelde bedragen” vervangen door de woorden “de in artikel 234, eerste lid, 6°, 6°bis, 7° en 7°bis, bedoelde bedragen”.

HOOFDSTUK V

Sancties

Art. 33

In geval van inbreuk op de artikelen 4, § 2, 4, § 3, 5, § 2, 5, § 3, 7 tot en met 15 vervalt de sociaalrechtelijke

véhicule remplacé étaient repris totalement ou partiellement à charge de la personne morale;”.

Art. 30

Dans l'article 225, alinéa 2, 5°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les mots “et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4° et 5°” sont remplacés par les mots “et sur les montants visés à l'article 223, alinéa 1er, 4°, 4°bis, 5° et 5°bis”.

Art. 31

À l'article 234, alinéa 1er, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les modifications suivantes sont apportées:

1° un 6°bis est inséré, rédigé comme suit:

“6°bis un montant égal à 17 p.c. de l'avantage impossible déterminé conformément à l'article 33ter;”;

2° un 7°bis est inséré, rédigé comme suit:

“7°bis un montant égal à 40 p.c. de l'avantage impossible déterminé conformément à l'article 33ter, lorsque les frais de carburant liés à l'utilisation personnelle du véhicule remplacé étaient repris totalement ou partiellement en charge de la personne morale;”.

Art. 32

Dans l'article 247, 2°, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2016, les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1er, 6° et 7°” sont remplacés par les mots “les montants visés à l'article 234, alinéa 1er, 6°, 6°bis, 7° et 7°bis”.

CHAPITRE V

Sanctions

Art. 33

En cas d'infraction aux articles 4, § 2, 4, § 3, 5, § 2, 5, § 3, et 7 à 15 inclus, le traitement fiscal et de droit

en fiscaalrechtelijke behandeling van de artikelen 18 tot en met 32 en zijn de fiscale en sociaalrechtelijke sanctiebepalingen van toepassing.

HOOFDSTUK VI

Uitvoering en inwerkingtreding

art. 34

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2018.

Gegeven te Brussel, 11 december 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Financiën,

Johan VAN OVERTVELDT

De minister van Werk,

Kris PEETERS

De minister van Sociale Zaken,

Maggie DE BLOCK

De minister van Mobiliteit,

François BELLOT

De minister van KMO's,

Denis DUCARME

social des articles 18 à 32 inclus cesse et les dispositions sanctionnatrices de droit fiscal et de droit social sont applicables.

CHAPITRE VI

Exécution et entrée en vigueur

Art. 34

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Donné à Bruxelles, le 11 décembre 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Finances,

Johan VAN OVERTVELDT

Le ministre de l'Emploi,

Kris PEETERS

La ministre des Affaires sociales,

Maggie DE BLOCK

Le ministre de la Mobilité,

François BELLOT

Le ministre des PME,

Denis DUCARME