

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 februari 2018

**WETSONTWERP**

**betreffende de invoering van een  
mobiliteitsvergoeding**

**HOORZITTINGEN**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIES  
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING EN  
DE COMMISSIE VOOR DE SOCIALE ZAKEN  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEREN **Benoît PIEDBOEUF**, **Georges GILKINET** EN  
**Stefaan VERCAMER** EN MEVROUW **Daphné DUMERY**

**INHOUD**

Blz.

|                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven..... | 3  |
| II. Hoorzitting met een vertegenwoordiger van Bond Beter Leefmilieu.....                                           | 20 |
| Bijlage.....                                                                                                       | 26 |

*Zie:*

Doc 54 **2838/ (2017/2018):**  
001: Wetsontwerp.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

15 février 2018

**PROJET DE LOI**

**concernant l'instauration d'une  
allocation de mobilité**

**AUDITIONS**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS  
DES FINANCES ET DU BUDGET  
ET DES AFFAIRES SOCIALES  
PAR  
MM. **Benoît PIEDBOEUF**, **Georges GILKINET** ET  
**Stefaan VERCAMER** ET MME **Daphné DUMERY**

**SOMMAIRE**

Pages

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| I. Audition de représentants du Conseil national du travail et du Conseil central de l'Économie ..... | 3  |
| II. Audition d'un représentant du <i>Bond Beter Leefmilieu</i> .....                                  | 20 |
| Annexe .....                                                                                          | 26 |

*Voir:*

Doc 54 **2838/ (2017/2018):**  
001: Projet de loi.

7923

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

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

|             |                                                                      |
|-------------|----------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | Peter Dedecker, Johan Klaps, Robert Van de Velde, Wim Van der Donckt |
| PS          | Stéphane Crusnière, Frédéric Daerden, Ahmed Laaouej                  |
| MR          | Gautier Calomne, Benoît Piedboeuf, Vincent Scourneau                 |
| CD&V        | Roel Deseyn, Eric Van Rompuy                                         |
| Open Vld    | Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen                                    |
| sp.a        | Peter Vanvelthoven                                                   |
| Ecolo-Groen | Georges Gilkinet                                                     |
| cdH         | Benoît Dispa                                                         |

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

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

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

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

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

Voorzitter/Président: Vincent Van Quickenborne

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

|             |                                                               |
|-------------|---------------------------------------------------------------|
| N-VA        | Daphné Dumery, Wouter Raskin, Jan Spooren, Wim Van der Donckt |
| PS          | Frédéric Daerden, Jean-Marc Delizée, Eric Massin              |
| MR          | Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Stéphanie Thoron  |
| CD&V        | Nahima Lanjri, Stefaan Vercamer                               |
| Open Vld    | Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne                     |
| sp.a        | Meryame Kitir                                                 |
| Ecolo-Groen | Evita Willaert                                                |
| cdH         | Catherine Fonck                                               |

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

|                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Peter De Roover, Rita Gantois, Werner Janssen, Goedeke Uyttersprot, Valerie Van Peel |
| Emir Kir, Laurette Onkelinx, Daniel Senesael, Fabienne Winckel                       |
| Olivier Chastel, Isabelle Galant, Richard Miller, Damien Thiéry                      |
| Sonja Becq, Franky Demon, Jef Van den Bergh                                          |
| Dirk Janssens, Sabien Lahaye-Battheu, Ine Somers                                     |
| Karin Jiroflée, Karin Temmerman                                                      |
| Anne Dedry, Georges Gilkinet                                                         |
| Michel de Lamotte, Isabelle Poncelet                                                 |

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

|          |                    |
|----------|--------------------|
| PTB-GOI! | Raoul Hedebouw     |
| DéFI     | Véronique Caprasse |
| PP       | Aldo Carcaci       |

|              |   |                                                                         |
|--------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| 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-GOI!     | : | 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: |                                                                                                                                           | Abréviations dans la numérotation des publications: |                                                                                                                                                       |
| DOC 54 0000/000:                                 | Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                  | DOC 54 0000/000:                                    | Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif                                                     |
| QRVA:                                            | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                        | QRVA:                                               | Questions et Réponses écrites                                                                                                                         |
| CRIV:                                            | Voorlopige versie van het Integraal Verslag                                                                                               | CRIV:                                               | Version Provisoire du Compte Rendu Intégral                                                                                                           |
| CRABV:                                           | Beknopt Verslag                                                                                                                           | CRABV:                                              | Compte Rendu Analytique                                                                                                                               |
| CRIV:                                            | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) | 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:                                            | Plenum                                                                                                                                    | PLEN:                                               | Séance plénière                                                                                                                                       |
| COM:                                             | Commissievergadering                                                                                                                      | COM:                                                | Réunion de commission                                                                                                                                 |
| MOT:                                             | Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)                                                                               | MOT:                                                | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)                                                                                       |

|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers                                                                   | Publications officielles éditées par la Chambre des représentants                                                                                           |
| Bestellingen:<br>Natieplein 2<br>1008 Brussel<br>Tel.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.dekamer.be<br>e-mail: publicaties@dekamer.be | Commandes:<br>Place de la Nation 2<br>1008 Bruxelles<br>Tél.: 02/ 549 81 60<br>Fax: 02/549 82 74<br>www.lachambre.be<br>courriel: publications@lachambre.be |
| De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier                                                                        | Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC                                                                                    |

DAMES EN HEREN,

De commissie voor de Financiën en de Begroting en de commissie voor de Sociale Zaken hebben deze hoorzittingen gehouden tijdens een gemeenschappelijke vergadering van dinsdag 23 januari 2018. Deze hoorzittingen kaderen in de bespreking van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding waarvan de artikelen 1 tot 15 en 22 tot 34 in de commissie voor de Financiën en de Begroting werd besproken (DOC 54 2838/003) en de artikelen 16 tot 21 in de commissie voor de Sociale Zaken (DOC 54 2838/004).

# I. — HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD EN DE CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

## A. Uiteenzettingen van de sprekers

### 1. Uiteenzetting van de heer Kris Degroote, adjunct-secretaris bij de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

De heer Kris Degroote, adjunct-secretaris bij de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, geeft aan dat de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) als interprofessionele sociale partners een unaniem advies hebben uitgebracht over het mobiliteitsbudget. Het eenparig advies werd bereikt op 7 april 2017. De spreker geeft een overzicht van het mobiliteitsbudget zoals voorgesteld door de raden (NAR en CRB) (zie bijlage).

Vooreerst dienen er een aantal voorafgaande voorwaarden te zijn vervuld om te komen tot een mobiliteitsbudget:

— Het mobiliteitsbudget moet aanzetten tot een gedragswijziging naar een duurzamere mobiliteit en mag geen instrument van loonoptimalisatie zijn;

— Het mobiliteitsbudget mag voor de werkgevers geen meerkosten meebrengen en ook geen bijkomende administratieve last in vergelijking met hetgeen vandaag bestaat;

— Het moet de werknemers minstens hetzelfde niveau van terugbetaling van de kosten van het woon-werkverkeer garanderen als nu het geval is;

— Het mobiliteitsbudget moet budgettair neutraal zijn voor de Staat en de sociale zekerheid.

MESDAMES, MESSIEURS,

La commission des Finances et du Budget et la commission des Affaires sociales ont tenu ces auditions au cours d'une réunion commune, le mardi 23 janvier 2018. Ces auditions s'inscrivent dans le cadre de la discussion du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, dont les articles 1<sup>er</sup> à 15 et 22 à 34 ont été examinés en commission des Finances et du Budget (DOC 54 2838/003) et les articles 16 à 21, en commission des Affaires sociales (DOC 54 2838/004).

# I. — AUDITION DE REPRÉSENTANTS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL ET DU CONSEIL CENTRAL DE L'ÉCONOMIE

## A. Exposé des orateurs

### 1. Exposé de M. Kris Degroote, secrétaire adjoint au Conseil central de l'Économie

M. Kris Degroote, secrétaire adjoint au Conseil central de l'Économie, indique que le Conseil national du travail (CNT) et le Conseil central de l'Économie (CCE) ont rendu, en leur qualité d'interlocuteurs sociaux interprofessionnels un avis unanime sur le budget mobilité. L'avis unanime a été rendu le 7 avril 2017. L'orateur donne un aperçu du budget mobilité présenté par les conseils (CNT et CCE) (voir annexe).

Le budget mobilité est tout d'abord assorti d'un certain nombre de conditions préalables:

— le budget mobilité doit inciter à un changement de comportement vers une mobilité plus durable et ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale;

— le budget mobilité ne peut pas engendrer de surcoût pour les employeurs, ni de charge administrative supplémentaire par rapport à ce qui existe aujourd'hui;

— il doit garantir aux travailleurs au moins le même niveau de remboursement des frais de déplacement domicile-travail qu'actuellement;

— le budget mobilité doit être budgétairement neutre pour l'État et la sécurité sociale.

Vervolgens staat de spreker stil bij de doelstellingen van het mobiliteitsbudget:

— Het mobiliteitsbudget moet kaderen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid. De spreker verwijst hiervoor naar het CRB-advies van 18 november 2015 en naar het gezamenlijk advies van 7 april 2017. In dat laatste advies worden ook nog enkele voorstellen gedaan inzake fiscale en parafiscale vereenvoudigingen. Daarnaast wordt er in deze adviezen ook gepleit voor een versnelde algemene vergroening van het bedrijfswagenpark;

— In voorkomend geval moeten de niet-duurzame mobiliteitsgedragingen worden omgebogen door tal van vervoermiddelen en -diensten aan te bieden en zo bij te dragen tot een vermindering van de verkeerscongestie;

— De multimodaliteit faciliteren;

— Een stimulans bieden om het aanbod van het collectieve openbaar vervoer, van het collectieve privévervoer en van het gedeelde vervoer te bevorderen en te ontwikkelen.

Het mobiliteitsbudget kan worden gedefinieerd als een budget:

— dat de werkgever kan toekennen aan de werknemers als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken;

— dat de werknemer kan aanvaarden of weigeren;

— dat de werknemer prioritair moet besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten via een aantal *incentives*;

— dat de kosten van de privéverplaatsingen van de houder van het budget dekt.

Wat de invoering en de toekenning betreft, wijst de heer Degroote erop dat de werkgever kan beslissen wanneer en onder welke voorwaarden het mobiliteitsbudget wordt toegekend (via cao, individuele overeenkomst of bedrijfsreglement). Het mobiliteitsbudget kan enkel worden toegekend aan de werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die ervoor in aanmerking komen (de werknemers die, na een bevordering of bij aanwerving, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor in een bedrijfswagen is voorzien). Indien er budgettaire marge is, suggereert het advies om het mobiliteitsbudget naar alle werknemers uit te breiden. De werknemer heeft steeds de mogelijkheid het mobiliteitsbudget te aanvaarden of te weigeren. De werkgever moet de berekeningswijze en het bedrag

Ensuite, l'orateur s'intéresse aux objectifs du budget mobilité:

— le budget mobilité doit s'inscrire dans le cadre d'une politique de mobilité durable. L'orateur renvoie à cet égard à l'avis rendu par le CCE le 18 novembre 2015 et à l'avis commun du 7 avril 2017. Ce dernier avis formule également quelques propositions de simplification fiscale et parafiscale. Ces avis plaident par ailleurs aussi pour une écologisation générale accélérée du parc de voitures de société;

— il s'agit de changer, le cas échéant, les comportements de mobilité non durables en offrant des modes et services de transport multiples et en contribuant ainsi à une réduction de la congestion du trafic;

— il convient de faciliter la multimodalité;

— il doit constituer un incitant pour promouvoir et développer l'offre de transports en commun collectifs, l'offre de transports collectifs privés et l'offre de transports partagés.

Le budget mobilité est un budget:

— que l'employeur peut octroyer aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre;

— que le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser;

— que le travailleur doit consacrer prioritairement à des modes et services de transport durables;

— qui couvre les frais de déplacements privés de son détenteur.

En ce qui concerne l'instauration et l'octroi, M. Degroote précise que l'employeur peut décider quand et sous quelles conditions le budget mobilité est octroyé (via CCT, convention individuelle ou règlement d'entreprise). Le budget mobilité peut être octroyé uniquement pour les travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui y sont éligibles (les travailleurs qui, à la suite d'une promotion ou d'un engagement, intègrent une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue). S'il existe une marge budgétaire, l'avis suggère d'étendre le budget mobilité à tous les travailleurs. Le travailleur a toujours la possibilité d'accepter ou de refuser le budget mobilité. L'employeur doit communiquer de manière préalable les modalités du calcul du budget mobilité et

van het mobiliteitsbudget op voorhand meedelen. Het advies gaat in tegenstelling tot het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding niet uit van de catalogusprijs van de wagen maar van een *total cost* principe.

Met betrekking tot de werking kan de werknemer met het mobiliteitsbudget een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen financieren en met het resterende saldo andere duurzame vervoermiddelen (abonnement voor het openbaar vervoer, fietsvergoeding, voordeel van alle aard van de bedrijfsfiets, fietsdeelsysteem, autodeelsysteem, openbaarvervoerbewijzen (zowel in België als in het buitenland), autohuur in België en in het buitenland, erkende taxi, scooterdeelsysteem, fietsonderhoud, aankoop en huur van een fiets). De sociale gesprekspartners kunnen deze lijst preciseren op verzoek van de regering. Het deel dat de werknemer niet gebruikt, wordt een keer per jaar cash uitbetaald.

Wat de duur en het bedrag betreft, legt de heer Degroote uit dat het mobiliteitsbudget wordt toegekend zolang de werknemer in aanmerking komt voor een bedrijfswagen volgens het beleid van de werkgever.

Het bedrag van het mobiliteitsbudget is gebaseerd op een *total cost* benadering.

Wat de anti-misbruikmaatregelen betreft, voorziet het advies dat het mobiliteitsbudget niet mag worden ingevoerd ter vervanging of omzetting van loon, premies of voordelen in natura (*salary sacrifice*). De maatregelen met betrekking tot het mobiliteitsbudget zullen worden geëvalueerd door de sociale gesprekspartners die zeten in de NAR/CRB op basis van de DmfA-gegevens betreffende het mobiliteitsbudget.

Met betrekking tot de fiscale en parafiscale behandeling stelt het advies dat het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan de financiering van een bedrijfswagen onderworpen is aan de specifieke parafiscale en fiscale behandeling van de bedrijfswagens. Het advies van de CRB-NAR voorziet in een speciale bijdrage die verschuldigd is door de werknemer op het saldo van het mobiliteitsbudget na aftrek van fietsvergoedingen, abonnementen voor het openbaar vervoer en het voordeel van alle aard voor bedrijfsfietsen. Het saldo van het mobiliteitsbudget vormt een belastbaar voordeel dat aan een bepaald percentage zal worden belast. Als daarnaast een minimaal bedrag wordt uitgegeven aan andere duurzame vervoersmiddelen geldt er een specifiek lager percentage. Zo niet, wordt het saldo onderworpen aan een hoger percentage dat gelijk wordt gesteld met brutoloon.

son montant. Contrairement au projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, l'avis ne se fonde pas sur le prix catalogue de la voiture mais sur le principe du "*total cost*".

En ce qui concerne le fonctionnement, le travailleur peut financer, avec le budget mobilité, un véhicule d'entreprise plus respectueux de l'environnement et/ou moins coûteux et, avec le solde restant, d'autres moyens de transport durables (abonnement de transport en commun public, indemnité vélo, avantage de toute nature du vélo d'entreprise, système de vélos partagés, système de voitures partagées, titres de transport publics (tant en Belgique qu'à l'étranger), location de voitures en Belgique et à l'étranger, taxi agréé, système de scooters partagés, entretien de bicyclettes, achat et location de vélo). Cette liste peut être précisée par les interlocuteurs sociaux à la demande du gouvernement. La partie non utilisée par le travailleur sera versée, une fois par an, en cash.

En ce qui concerne la durée et le montant, M. Degroote explique que le budget mobilité est octroyé aussi longtemps que le travailleur est éligible à une voiture de société selon la politique de l'employeur.

Le montant du budget mobilité se fonde sur une approche *total cost*.

En ce qui concerne les mesures anti-abus, l'avis prévoit que le budget mobilité ne peut être instauré en remplacement ou en conversion de rémunérations, primes, avantages en nature (*salary sacrifice*). Les mesures du budget mobilité feront l'objet d'une évaluation des interlocuteurs sociaux siégeant au CNT/CCE sur base des données de la DmfA se rapportant au budget mobilité.

S'agissant du traitement fiscal et parafiscal, l'avis indique que la partie du budget mobilité consacrée au financement de la voiture de société est sujette au traitement parafiscal spécifique des voitures de société. L'avis du CCE-CNT prévoit une cotisation spéciale qui est due par le travailleur sur le solde du budget mobilité sous déduction des indemnités vélos, des abonnements de transport en commun public et de l'avantage de toute nature du vélo d'entreprise. Le solde du budget mobilité constitue un avantage imposable, fixé à un pourcentage déterminé. Lorsqu'un montant minimum du budget mobilité est en outre consacré à d'autres modes de transport durables, un pourcentage spécifique moins élevé est applicable. Sinon, le solde est soumis à un pourcentage plus élevé aligné sur le salaire brut.

Als besluit stelt de heer Degroote dat het voorstel van de raden beter tegemoet komt aan de doelstelling van het stimuleren van duurzame mobiliteit dan het voorstel van “cash for car” van de regering:

— De werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren, moeten het door die keuze vrijgekomen saldo bij voorrang besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten.

— De (para)fiscale stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer en/of de fiets is sterker dan wanneer het budget onmiddellijk netto wordt uitbetaald. Het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt aangewend om dat gebruik voor het woon-werkverkeer te financieren is immers (para)fiscaal volledig vrijgesteld. Bovendien is de (para)fiscale behandeling van het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget enkel voordeliger dan die van het brutoloon als een minimumbedrag van het mobiliteitsbudget werd besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten.

— Het voorstel van de raden vormt voor de marktspelers een bijkomende stimulans voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen.

## **2. Uiteenzetting van mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven (VBO)**

Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven (VBO) maakt een vergelijking aan de hand van een vergelijkende tabel tussen de regeling “cash for car” en het voorstel van mobiliteitsbudget zoals voorgesteld door de raden. Uit de uiteenzetting zal blijken dat het mobiliteitsbudget de regeling “cash for car” op verschillende vlakken kan aanvullen en versterken.

Wat de doelstellingen betreft, heeft de regeling “cash for car” dezelfde doelstelling als het mobiliteitsbudget namelijk zoveel mogelijk de verkeerscongestie terugdringen en gedragsveranderingen stimuleren. Het mobiliteitsbudget gaat daarbij iets verder en tracht ook de ontwikkeling van een flexibel vervoersaanbod te bevorderen via het stimuleren van de leveranciers. De spreker neemt het voorbeeld van het bedrijf Proximus dat in 2009 beslist heeft om een mobiliteitsbudget in te voeren voor haar werknemers. Uit de cijfers blijkt dat dit mobiliteitsbudget een grote impact heeft gehad op het mobiliteitsgedrag van de werknemers. Sinds de invoering ervan wordt een daling van het aantal afgelegde kilometers waargenomen (daling van het aantal afgelegde kilometers van 25 %). Bovendien heeft 53 % van de betrokken werknemers zijn parkeerplaats opgegeven: 53 % heeft dus geopteerd voor andere vervoermiddelen dan de wagen voor zijn woon-werkverplaatsingen. Daarnaast is er de enquête van VIM-KPMG die heeft

En conclusion, M. Degroote indique que la proposition des Conseils rencontre mieux l'objectif de stimuler la mobilité durable que la proposition de “cash for car” du gouvernement:

— les travailleurs optant pour un budget mobilité doivent consacrer prioritairement le solde dégagé par ce choix à des modes et services de transport durables;

— l'incitant (para)fiscal pour l'usage des transports en commun publics et/ou du vélo est plus important que lorsque le budget est versé immédiatement en net. En effet, la partie du budget mobilité utilisée pour financer cet usage lié aux déplacements domicile-travail est complètement exonérée (para)fiscalement. De plus, le traitement (para)fiscal de la partie du budget mobilité non dépensée est plus avantageux que le salaire brut uniquement lorsqu'un montant minimum du budget mobilité a été consacré à des services et modes de transport durables;

— la proposition des Conseils constitue un incitant supplémentaire au développement de nouvelles solutions de mobilité durable pour les acteurs du marché.

## **2. Exposé de Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (FEB)**

Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (FEB) procède à une comparaison, à la lumière d'un tableau comparatif, entre le régime “cash for car” et la proposition de budget mobilité formulée par les Conseils. L'exposé montrera que le budget mobilité peut, sur différents points, compléter et renforcer le régime “cash for car”.

S'agissant des objectifs, le régime “cash for car” poursuit le même but que le budget mobilité, à savoir décongestionner le trafic le plus possible et stimuler les changements de comportement. Le budget mobilité va un peu plus loin à cet égard et s'efforce également de promouvoir le développement d'une offre de transport flexible en stimulant les fournisseurs. L'oratrice prend l'exemple de l'entreprise Proximus, qui a décidé en 2009 d'instaurer un budget mobilité pour ses travailleurs. Il ressort des chiffres que ce budget mobilité a eu un impact important sur le comportement des travailleurs en termes de mobilité. Depuis son introduction, on observe une diminution du nombre de kilomètres parcourus (baisse de 25 % du nombre de kilomètres parcourus). En outre, 53 % des travailleurs concernés ont renoncé à leur place de parking: 53 % ont donc opté pour d'autres moyens de transport que la voiture pour leurs déplacements domicile-lieu de travail. Il y a par ailleurs l'enquête de VIM-KPMG qui a montré que 45 %



aangetoond dat 45 % van de werknemers die bij het mobiliteitsproject betrokken waren, hun verplaatsingswijze hebben aangepast. De spreekster besluit dat een mobiliteitsbudget niet alleen een invloed heeft op de woon-werkverplaatsingen: de verplaatsingen naar de handelszones en de vrijetijdsverplaatsingen gebeuren ook vaak op duurzame wijze.

Wat de werking betreft, bepaalt de regeling “cash for car” dat de werknemer volledig moet afzien van zijn bedrijfswagen. Het mobiliteitsbudget voorziet daarentegen de mogelijkheid voor de werknemer om voor een kleinere wagen te opteren waarbij het kostenverschil naar het mobiliteitsbudget vloeit. Het mobiliteitsbudget wenst dus de multimodaliteit aan te moedigen waarbij de werknemer zelf het vervoermiddel kan kiezen dat het best bij hem past.

Wat de doelgroep betreft, is er ook een duidelijk verschil. Voor de regeling “cash for car” komen enkel de werknemers in aanmerking die sinds minstens 12 maanden effectief over een bedrijfswagen beschikken. Het mobiliteitsbudget is daarentegen mogelijk voor alle werknemers, ook voor diegenen die nog niet over een bedrijfswagen beschikken.

De modaliteiten zijn voor de regeling “cash for car” en het mobiliteitsbudget identiek: de beslissing komt toe aan de werkgever en de werknemer krijgt de keuzemogelijkheid.

Op het vlak van de aard van de vergoeding gaat de regeling “cash for car” uit van een cashvergoeding waarover de werknemer onmiddellijk en vrij kan beschikken. Het mobiliteitsbudget geeft de werknemer de mogelijkheid om het voordeel van een kleine bedrijfswagen te behouden. De werknemer is geacht het vrijgekomen budget bij voorrang aan te wenden om duurzame vervoermiddelen te financieren. Het eventuele saldo wordt aan het einde van het jaar cash aan de werknemer uitbetaald.

De omvang van de vergoeding is bij de regeling “cash for car” 20 of 24 % van 6/7 van de cataloguswaarde van de wagen die werd ingeleverd. Het mobiliteitsbudget is gebaseerd op het kostenverschil tussen de wagen waarop de werknemer aanspraak kan maken en de werkelijk gekozen wagen (*total cost*).

Wat de ontwikkeling betreft gaat de regeling “cash for car” uit van een vast bedrag dat niet beïnvloed wordt door de loopbaanevolutive van de werknemer. Het mobiliteitsbudget daarentegen evolueert wel mee met de loopbaan van de werknemer.

des travailleurs associés au projet de mobilité ont modifié leur manière de se déplacer. L'oratrice conclut qu'un budget mobilité n'a pas seulement une influence sur les déplacements domicile-lieu de travail: les déplacements vers les commerces et les déplacements liés aux loisirs s'effectuent également souvent de façon plus durable.

En ce qui concerne le fonctionnement, le régime “cash for car” prévoit que le travailleur doit renoncer totalement à sa voiture de société tandis que le régime du budget de mobilité permet au travailleur de choisir une voiture plus petite que celle à laquelle il a droit, la différence de coût alimentant le budget de mobilité. Le régime du budget de mobilité vise donc à encourager la multimodalité, le travailleur pouvant, dans ce cas, choisir le mode de transport qui lui convient le mieux.

Il existe également une nette différence en ce qui concerne le groupe cible. Le régime “cash for car” ne s'appliquera en effet qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société depuis au moins douze mois tandis que le budget de mobilité pourra être mis à la disposition de tous les travailleurs, y compris à la disposition des travailleurs qui ne disposent pas encore d'une voiture de société.

Les modalités du régime “cash for car” et du budget de mobilité sont identiques: la décision appartient à l'employeur et l'employé a le choix.

En ce qui concerne la nature de l'allocation, le régime “cash for car” prévoit une rémunération cash dont le travailleur peut disposer immédiatement et librement tandis que, dans le cadre du régime du budget de mobilité, le travailleur peut conserver l'avantage d'une voiture de société. Avec le budget libéré, le travailleur est alors censé financer en priorité des moyens de transport durables. Le solde éventuel est versé en cash au salarié en fin d'année.

Dans le cadre du régime “cash for car”, le montant de l'allocation s'élève à 20 ou 24 % de 6/7 de la valeur catalogue de la voiture qui a été restituée tandis que le budget de mobilité est basé sur la différence de coût entre la voiture à laquelle le travailleur peut prétendre et la voiture effectivement choisie (coût total).

En ce qui concerne l'évolution, le régime “cash for car” est basé sur un montant fixe qui n'est pas influencé par les évolutions de carrière du travailleur. Par contre, le budget mobilité suit bel et bien les évolutions de carrière du travailleur.

Bij de verandering van werkgever zal de bij de regeling “cash for car” de vergoeding onveranderlijk blijven. Het mobiliteitsbudget sluit echter aan bij het mobiliteitsbeleid dat bij de nieuwe werkgever van toepassing is.

Wat de behandeling in het arbeidsrecht betreft, zijn de regeling “cash for car” en het mobiliteitsbudget identiek: ze creëren dezelfde rechten in hoofde van de werknemer.

Wat de behandeling in het sociaal recht betreft, is bij de regeling “cash for car” een CO<sub>2</sub>-bijdrage verschuldigd die gelijk is aan de CO<sub>2</sub>-bijdrage die verschuldigd is op de laatst ingeleverde wagen. Bij het mobiliteitsbudget blijft de huidige behandeling bestaan voor de bedrijfswagen. Op het beschikbare budget moet de werknemer een bijdrage betalen waarbij de abonnementen voor het openbaar vervoer en de fietsvergoeding worden vrijgesteld.

Voor wat de fiscale behandeling betreft, gaat de regeling “cash for car” uit van een vast percentage van 6/7 van de ingeleverde wagen om het belastbaar voordeel te bepalen. Bij het mobiliteitsbudget hangt de waarde van het belastbaar voordeel af van het gebruik dat de werknemer maakt van dat budget.

De spreekster benadrukt dat het voorstel van het mobiliteitsbudget budgetneutraal is voor de overheid, de werkgever en de werknemer.

### 3. Uiteenzetting van de heer Christophe Quintard (FGTB/ABVV)

De heer Christophe Quintard (FGTB/ABVV) benadrukt dat het voorstel van mobiliteitsbudget een unaniem advies is van alle interprofessionele sociale partners. Daarbij hebben de sociale partners getracht om binnen het bestaande afwijkende fiscale en parafiscale kader voor de bedrijfswagen een regeling uit te werken die de werknemer aanzet om minder beroep te doen op de bedrijfswagen. Men heeft daarom geopteerd voor de combinatie van een kleinere bedrijfswagen met een budget dat kan worden aangewend om het gebruik van andere duurzame vervoermiddelen te financieren.

Studies hebben aangetoond dat als er 10 % à 15 % wagens uit het woon-werkverkeer kan worden gehaald, de files bijna volledig zouden verdwijnen. Daarom is het van belang om werknemers aan te zetten om minder gebruik te maken van die bedrijfswagen. De spreker haalt het voorbeeld aan van een aantal banken die bedrijfswagens toekenden aan hun personeel maar tegelijkertijd de terugbetaling van abonnementen voor het

En cas de changement d'employeur, l'allocation restera invariable dans le cadre du régime “cash for car”. Le budget mobilité s'inscrit toutefois dans la politique de mobilité qui est applicable chez le nouvel employeur.

En ce qui concerne le traitement en droit du travail, le régime “cash for car” et le budget mobilité sont identiques, c'est-à-dire qu'ils créent les mêmes droits dans le chef du travailleur.

En ce qui concerne le traitement en droit social, une cotisation CO<sub>2</sub> égale à celle qui s'applique pour la dernière voiture restituée est due dans le cadre du régime “cash for car”. Le traitement actuel est maintenu pour la voiture de société dans le budget mobilité. Sur le budget disponible, le travailleur est redevable d'une cotisation pour laquelle les abonnements des transports en commun publics et l'indemnité vélo sont exonérés.

En ce qui concerne le traitement en droit fiscal, le régime “cash for car” est basé sur un pourcentage fixe de 6/7 de la voiture abandonnée afin de fixer l'avantage taxable. Quant au budget mobilité, la valeur de l'avantage taxable dépend de l'usage que le travailleur fait du budget.

L'oratrice insiste sur le fait que la proposition de budget mobilité est neutre du point de vue budgétaire pour l'État, l'employeur et le travailleur.

### 3. Exposé de M. Christophe Quintard (FGTB/ABVV)

M. Christophe Quintard (FGTB/ABVV) souligne que la proposition d'instaurer un budget de mobilité trouve son origine dans un avis unanime de l'ensemble des interlocuteurs sociaux interprofessionnels. Les partenaires sociaux se sont efforcés à cette occasion d'élaborer dans le cadre fiscal et parafiscal dérogatoire actuellement applicable aux voitures de société une réglementation incitant le travailleur à recourir dans une moindre mesure à la voiture de société. C'est pour cela que la solution retenue combine le recours à une voiture de société plus modeste et l'octroi d'un budget qui peut être affecté au financement de l'utilisation d'autres moyens de transport durables.

Des études ont montré que le problème des embouteillages pourrait être quasiment résolu en retirant 10 à 15 % de voitures du trafic domicile-lieu de travail. Il est dès lors capital d'encourager les travailleurs à recourir de façon moins intensive à cette voiture de société. L'orateur cite l'exemple de certaines banques qui ont offert des voitures de société à leur personnel et supprimé dans le même temps le remboursement



openbaar vervoer afschaffen met meer bedrijfswagens op de baan tot gevolg. Met het mobiliteitsbudget wordt aan de werkgever en de werknemer een alternatief geboden om anders om te gaan met mobiliteit.

Het voorstel van mobiliteitsbudget heeft het voordeel dat het de werknemer aanzet om het vrijgekomen budget bij voorrang aan te wenden om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te financieren via de vrijstelling van de bijdrage die op het budget moet worden betaald.

Tenslotte roept de spreker de regering op om een echte statistische opvolging te doen van het gebruik van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget. In het verleden ontbrak het vaak aan betrouwbaar statistisch cijfermateriaal over het gebruik van de bedrijfswagens.

## B. Vragen van de leden

*Mevrouw Daphné Duméry (N-VA)* wijst erop dat het voorliggend wetsontwerp het mogelijk maakt dat werknemers hun bedrijfswagen inruilen voor een mobiliteitsvergoeding waarmee ze zelf vrij kunnen kiezen hoe ze van en naar het werk gaan. Het wetsontwerp heeft niet de ambitie om het systeem van de bedrijfswagens te vervangen maar wel werknemers met een bedrijfswagen een alternatief aan te reiken. Het wetsontwerp beoogt dus voornamelijk een gedragswijziging te creëren bij de werknemers. *Mevrouw Duméry* is ervan overtuigd dat het wetsontwerp effectief resultaat zal hebben en zal leiden tot minder wagens op de weg. Zij deelt de bekommernis van de sociale partners dat de mobiliteitsvergoeding goed moet worden opgevolgd om het systeem te kunnen evalueren aan de hand van statistisch cijfermateriaal.

Met betrekking tot het voorstel van mobiliteitsbudget van de raden vraagt het lid zich af waarom het voorstel geen melding maakt van antimisbruikbepalingen voor het geval de werknemer nog kiest voor een kleine bedrijfswagen. Het lid wijst erop dat het wetsontwerp wel voorziet in een aantal misbruikbepalingen. Zo worden er een aantal minimumtermijnen ingesteld. De werkgever moet reeds gedurende een ononderbroken periode van 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, bedrijfswagens ter beschikking stellen alvorens hij van start kan gaan met de invoering van het systeem van mobiliteitsvergoeding. De werknemer kan daarop ingaan indien hij gedurende minstens 12 maanden over een bedrijfswagen heeft beschikt.

des abonnements aux transports en commun, ce qui a entraîné une augmentation du nombre de voitures de société dans le trafic. Le budget de mobilité offre à l'employeur et au travailleur la possibilité de concevoir la mobilité autrement.

La proposition d'instaurer un budget de mobilité présente l'avantage d'inciter le travailleur à consacrer prioritairement le budget libéré au financement de l'utilisation de moyens de transport durables, grâce à l'exonération de la cotisation qui doit être payée sur le budget.

L'orateur appelle enfin le gouvernement à assurer un véritable suivi statistique de l'utilisation de l'allocation et du budget de mobilité. On a souvent pu constater dans le passé un manque de données statistiques fiables concernant l'utilisation des voitures de société.

## B. Questions des membres

*Mme Daphné Duméry (N-VA)* souligne que le projet de loi à l'examen donnera à tout salarié la possibilité d'échanger sa voiture de société contre une indemnité de mobilité qui lui permettra de choisir librement son mode de déplacement entre son domicile et son lieu de travail. Le projet de loi ne vise pas à remplacer le régime des voitures de société mais bien à donner le choix aux travailleurs qui disposent d'une voiture de société. Le projet de loi vise donc avant tout à induire un changement de comportement de la part des travailleurs. *Mme Duméry* est convaincue que le projet de loi à l'examen permettra d'engranger des résultats et de réduire le nombre de voitures sur la route. Elle partage l'analyse des partenaires sociaux selon laquelle il conviendra de suivre attentivement l'évolution du régime du budget de mobilité afin de pouvoir l'évaluer sur la base de données statistiques.

En ce qui concerne la proposition de budget de mobilité des conseils, la membre se demande pourquoi la proposition ne mentionne aucune disposition anti-abus qui s'appliquerait au cas où le travailleur opérerait encore pour une petite voiture de société. La membre souligne que le projet de loi contient des dispositions visant à prévenir les abus. Il prévoit par exemple certains délais minimums. En effet, l'employeur ne pourra instaurer l'allocation de mobilité que s'il a déjà mis à disposition des voitures de société au cours d'une période ininterrompue d'au moins 36 mois précédant immédiatement l'instauration de l'allocation de mobilité, et le travailleur ne pourra en bénéficier que s'il a disposé d'une voiture de société pendant au moins 12 mois.

Bovendien is de spreekster van mening dat het mobiliteitsbudget niet zal bijdragen tot minder wagens op de weg aangezien er nog altijd kan worden geopteerd voor een kleinere bedrijfswagen. Aangezien aan die kleinere bedrijfswagen in de meeste gevallen ook een tankkaart zal gekoppeld blijven, zal het overmatig gebruik van de bedrijfswagens blijven bestaan. Wat denken de sociale partners van beide vaststellingen?

*De heer Benoît Piedboeuf (MR)* stelt vast dat het mobiliteitsbudget uitgaat van een voordelig fiscaal tarief voor het saldo. Hoe rechtvaardigen de sociale partners dit voordelig tarief ten aanzien van de werknemers die geen mobiliteitsbudget krijgen? Hebben de sociale partners simulaties gemaakt over de budgettaire kostprijs van het mobiliteitsbudget? Strookt het principe van de *total cost* met de fiscale rechtvaardigheid?

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* is verheugd dat de sociale partners zich voor het mobiliteitsbudget hebben gebaseerd op een wetsvoorstel van zijn fractie dat in 2013 werd ingediend. Het mobiliteitsbudget is volgens de spreker een geschikt instrument om de multimodaliteit verder te ondersteunen zodat de werknemer de keuze heeft uit verschillende duurzame vervoermiddelen. Het zal ook een markt doen ontstaan van bedrijven die deze vervoermiddelen zullen aanbieden. De spreker hoopt dan ook dat de regering ook snel werk zal maken van een echt mobiliteitsbudget, als aanvulling van de mobiliteitsvergoeding dat voorwerp uit maakt van het voorliggend wetsontwerp.

De heer Van den Bergh vraagt vervolgens of de sociale partners hebben onderzocht in hoeverre werknemers ook effectief gebruik zullen maken van de mobiliteitsvergoeding. Wat denken de sociale partners van de catalogusprijs die als basis wordt genomen om de mobiliteitsvergoeding te berekenen? Staat de catalogusprijs de budgetneutraliteit in hoofde van de werkgever en de werknemer niet in de weg? Beschikken de sociale partners reeds over simulaties van mobiliteitsvergoedingen voor de meest courante types van bedrijfswagens? Wat dient er precies te worden verstaan onder het *total cost* principe: welke kosten vallen daar precies onder: verzekering, taksen, onderhoud...? Hoe wordt het gebruik van een tankkaart geregeld bij het mobiliteitsbudget?

Voorts merkt de spreker op dat het wetsontwerp een aantal antimisbruikbepalingen bevat. Hoe zit dat bij het mobiliteitsbudget? Denken de sociale partners dat deze antimisbruikbepalingen effectief zullen zijn? Hoe verhouden de antimisbruikbepalingen van de mobiliteitsvergoeding zich ten opzichte van de antimisbruikbepalingen van het mobiliteitsbudget? Wat denken de

En outre, l'orateur estime que le budget de mobilité ne contribuera pas à réduire le nombre de voitures sur les routes car il permettra toujours d'opter pour une voiture de société plus petite. Étant donné que, dans la plupart des cas, cette petite voiture de société sera accompagnée d'une carte d'approvisionnement en carburant, le recours excessif aux voitures de société continuera d'exister. Que pensent les partenaires sociaux de ces deux constats?

*M. Benoît Piedboeuf (MR)* constate que le budget mobilité part d'un tarif fiscal avantageux pour le solde. Comment les partenaires sociaux justifient-ils ce tarif avantageux par rapport aux travailleurs qui ne bénéficient pas d'un budget mobilité? Les partenaires sociaux ont-ils réalisé des simulations sur le coût budgétaire du budget mobilité? Le principe *total cost* est-il conciliable avec l'équité fiscale?

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* se réjouit que les partenaires sociaux se soient basés, pour le budget mobilité, sur une proposition de loi déposée par son groupe en 2013. Le budget mobilité est, selon l'intervenant, un instrument idoine pour soutenir la multimodalité de telle sorte que le travailleur ait le choix entre différents moyens de transport durables. Cela générera également un marché d'entreprises qui proposeront ces moyens de transport. L'intervenant espère dès lors que le gouvernement concrétisera rapidement un véritable budget mobilité, en complément de l'allocation de mobilité qui fait l'objet du projet de loi à l'examen.

M. Van den Bergh demande ensuite si les partenaires sociaux ont examiné dans quelle mesure les travailleurs feront effectivement usage de l'allocation de mobilité. Que pensent les partenaires sociaux du prix catalogue qui est pris comme base pour le calcul de l'allocation de mobilité? Le prix catalogue n'est-il pas un obstacle à la neutralité budgétaire dans le chef de l'employeur et du travailleur? Les partenaires sociaux disposent-ils déjà de simulations d'allocations de mobilité pour les types de véhicules de société les plus courants? Qu'y a-t-il précisément lieu d'entendre par le principe *total cost*: quels sont les coûts précisément visés: assurance, taxes, entretien...? Comment est réglée l'utilisation d'une carte de carburant dans le cadre du budget mobilité?

Le membre observe par ailleurs que le projet de loi à l'examen contient plusieurs dispositions anti-abus. Qu'en est-il avec le budget mobilité? Les partenaires sociaux pensent-ils que ces dispositions anti-abus seront efficaces? Comment s'articulent les dispositions anti-abus de l'allocation de mobilité avec les dispositions anti-abus du budget mobilité? Que pensent les

sociale partners van het feit dat de mobiliteitsvergoeding niet mee evolueert met de loopbaan van de werknemer?

Vervolgens vraagt de heer Van den Bergh naar de mening van de sociale partners over de verhouding tussen het mobiliteitsbudget en de fiscaal vrijgestelde vergoeding voor het woon-werkverkeer. Kan dat worden gecombineerd? Zo ja, dienen de toepasselijke cao's dan te worden aangepast?

Een aantal proefprojecten zoals bij Proximus en de Vlaamse overheid en de enquête van VIM-KPMG hebben aangetoond dat een mobiliteitsbudget succesvol kan zijn. Echter is er geen cijfermateriaal beschikbaar voor de mobiliteitsvergoeding. Hoe schatten de sociale partners het succes van de mobiliteitsvergoeding in?

De spreker merkt ook op dat België regelmatig kritiek krijgt uit internationale hoek (onder meer van de OESO en de Europese Commissie) over het bedrijfswagenbeleid. De regering neemt nu deze kritiek ter harte en neemt voor het eerst actie. Hoe staat het bedrijfsleven daar tegenover?

Tot slot vraagt de heer Van den Bergh meer uitleg over de plannen die circuleren in verschillende bedrijven om via cafetariaplannen twee bedrijfswagens aan een werknemer ter beschikking te stellen. Sommige bedrijven zouden daarover zelfs reeds *rulings* hebben aangevraagd bij de rulingcommissie. De spreker is absoluut tegenstander van dergelijke praktijken. Hebben de sociale partners weet van bedrijven die overwegen twee bedrijfswagens aan hun werknemers te geven en wat is hun standpunt daarover?

*Mevrouw Karine Lalieux (PS)* stelt vast dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding geen advies van de NAR bevat. Heeft de regering hierover een advies gevraagd aan de NAR en zo ja wanneer?

De spreekster merkt op dat het advies van de Raad van State zeer negatief is over het wetsontwerp. Ook alle andere betrokken instanties laten zich negatief uit over het wetsontwerp. De kwaliteit van het wetsontwerp staat in schril contrast met het unaniem advies van de sociale partners over het mobiliteitsbudget dat een concreet en coherent voorstel vormt. Plegen de sociale partners momenteel overleg met de regering over het voorstel van mobiliteitsbudget? *Mevrouw Lalieux* is alleszins van mening dat de regering er beter aan zou doen om een allesomvattend wetsontwerp over het mobiliteitsbudget in te dienen in plaats van nu snel een apart ontwerp over

partenaires sociaux du fait que l'allocation de mobilité n'évolue pas avec la carrière du travailleur?

M. Van den Bergh demande ensuite l'avis des partenaires sociaux sur la relation entre le budget mobilité et l'indemnité de trajet domicile/travail, qui est fiscalement exonérée. Peut-on les combiner? Dans l'affirmative, faut-il alors modifier les CCT applicables?

Un certain nombre de projets-pilotes, comme ceux lancés par Proximus et par l'autorité flamande, ainsi que l'enquête réalisée par le VIM et KPMG, ont montré que le budget de mobilité peut atteindre ses objectifs. Mais il n'existe pas de données chiffrées relatives à l'allocation de mobilité. Quelles sont, d'après les partenaires sociaux, les chances de succès de cette allocation?

L'intervenant souligne également que la politique menée par la Belgique en matière de voitures d'entreprise est régulièrement critiquée par les institutions internationales (comme l'OCDE et la Commission européenne). Le gouvernement tient à présent compte de ces critiques et il entreprend pour la première fois des actions en la matière. Comment le monde de l'entreprise réagit-il à cette situation?

M. Van den Bergh demande enfin des précisions quant au projet de différentes entreprises de mettre deux voitures de société à la disposition d'un travailleur par le biais de plans cafétéria. Certaines entreprises auraient même déjà demandé à cet effet des *rulings* au Service des décisions anticipées. L'intervenant est absolument opposé à de telles pratiques. Les partenaires sociaux ont-ils entendu parler de sociétés qui envisagent de donner deux voitures de société à leurs travailleurs? Quelle est leur position à cet égard?

*Mme Karine Lalieux (PS)* constate que le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité ne comporte pas d'avis du CNT. Le gouvernement a-t-il invité cet organisme à rendre un avis et, si c'est le cas, quand?

L'intervenante fait observer que l'avis du Conseil d'État sur le projet de loi à l'examen est extrêmement négatif. Toutes les autres instances concernées se sont également montrées critiques à l'égard de ce projet, dont la qualité contraste fortement avec l'avis unanime des partenaires sociaux concernant le budget de mobilité, qui forme une proposition concrète et cohérente. Les partenaires sociaux sont-ils actuellement en concertation avec le gouvernement au sujet de la proposition de budget de mobilité? *Mme Lalieux* estime en tout état de cause que le gouvernement ferait mieux de déposer un projet de loi global sur le budget de mobilité plutôt que

de mobiliteitsvergoeding in te dienen en dan enkele maanden later nog één over het mobiliteitsbudget. De regering zou beter de tijd nemen om in overleg met alle actoren een coherent en allesomvattend wetsontwerp uit te werken.

Met betrekking tot de sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding vraagt mevrouw Lalieux of de sociale partners een impactanalyse hebben kunnen maken omtrent de gevolgen ervan voor de sociale zekerheid. Vrezen de sociale partners voor een negatieve impact?

Met betrekking tot de solidariteitsbijdrage die de werkgever verschuldigd is op de mobiliteitsvergoeding stelt de spreekster vast dat deze bijdrage gelijk is aan de bijdrage die verschuldigd is voor het voertuig voor de maand onmiddellijk voorafgaand aan de maand waarin het voertuig werd vervangen door een mobiliteitsvergoeding. Valt dit niet te beschouwen als een vorm van optimalisatie om zo weinig mogelijk sociale bijdragen te hoeven betalen?

*De heer Egbert Lachaert (Open Vld)* stelt vast dat niemand voorstander is om de subsidies voor bedrijfswagens plots te gaan afschaffen. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat een bedrijfswagen een vorm van loon is. De bedrijfswagen vandaag op morgen afschaffen zou leiden tot heel wat loonverlies bij heel wat werknemers. Het is een goede zaak dat iedereen voorstander is van een geleidelijke aanpak met een duidelijk stappenplan. Hoe denken de sociale partners daarover?

Het wetsontwerp heeft net zoals het voorstel voor een mobiliteitsbudget van de raden de verdienste om aan werknemers de keuze te bieden tussen het behoud van de wagen of een budget/vergoeding op een budgetneutrale manier zowel voor de werknemer als de werkgever.

De spreker wijst erop dat de regering ook werkt aan een wetsontwerp inzake een mobiliteitsbudget dat op dezelfde leest is geschoeid als het eenparig advies van de sociale partners. Dat laatste ontwerp zal het voorliggende ontwerp over de mobiliteitsvergoeding versterken en aanvullen.

De spreker vraagt ook aandacht voor de vergroening van de bedrijfswagens. Hij verwijst naar een wetsvoorstel van zijn hand dat een traject van 10 jaar voorziet voor de vergroening van bedrijfswagens. Hoe staan de sociale partners daar tegenover?

de déposer à la va-vite un projet distinct sur l'allocation de mobilité, qui sera suivi dans quelques mois d'un autre relatif au budget de mobilité. Le gouvernement devrait prendre le temps d'élaborer un projet de loi cohérent et global en concertation avec l'ensemble des acteurs.

Concernant le traitement en droit social de l'allocation de mobilité, Mme Lalieux demande si les partenaires sociaux ont pu réaliser une analyse d'impact au sujet de ses conséquences sur la sécurité sociale. Les partenaires sociaux craignent-ils un impact négatif?

En ce qui concerne la cotisation de solidarité dont l'employeur est redevable sur l'allocation de mobilité, l'intervenante constate que cette cotisation est égale à la cotisation due pour le véhicule pour le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par une allocation de mobilité. Ne faut-il pas considérer cela comme une forme d'optimisation visant à devoir payer le minimum de cotisations sociales?

*M. Egbert Lachaert (Open Vld)* constate que personne n'est en faveur d'une suppression soudaine des subsides alloués pour les voitures de société. Il faut tenir compte du fait qu'une voiture de société constitue une forme de rémunération. Supprimer la voiture de société du jour au lendemain entraînerait une perte de rémunération considérable chez une multitude de travailleurs. Il est une bonne chose qu'une approche progressive comprenant un plan par étapes limpide fasse l'unanimité. Quelle est l'opinion des partenaires sociaux en la matière?

À l'instar de la proposition relative à un budget mobilité des conseils, le projet de loi a le mérite de laisser le choix aux travailleurs entre le maintien de la voiture ou un budget/une allocation d'une manière budgétairement neutre tant pour le travailleur que pour l'employeur.

L'intervenant signale que le gouvernement travaille également à un projet de loi relatif à un budget mobilité qui est conforme à l'avis unanime des partenaires sociaux. Ce dernier projet renforcera et complètera le projet à l'examen relatif à l'allocation de mobilité.

L'intervenant attire également l'attention sur le verdissement des voitures de société. Il renvoie à une proposition de loi dont il est l'auteur qui prévoit un traject de 10 ans pour le verdissement des voitures de société. Quelle est la position des partenaires sociaux en la matière?

Op lange termijn streeft de spreker naar de invoering van een mobiliteitsbudget voor elke werknemer ook voor diegenen zonder bedrijfswagen. Hij roept de sociale partners op hiermee rekening te houden bij de opmaak van toekomstige cao's. Achten de sociale partners dit mogelijk?

De spreker staat ook stil bij de bijdrage die verschuldigd is op het mobiliteitsbudget zoals voorgesteld door de sociale partners. Het percentage van deze bijdrage zou afhangen van hoeveel van het budget word uitgegeven aan duurzame vervoermiddelen. Het lijkt volgens de heer Lachaert een vrij complexe regeling te zijn. Kunnen de sociale partners dit verduidelijken? Hoe moet deze regeling dan praktisch worden uitgewerkt? Bovendien lijkt dergelijke regeling overbodig omdat het mobiliteitsbudget op het einde van het jaar meestal wel volledig zal zijn besteed.

Verder heeft de spreker begrip voor de opmerking van de sociale partners dat de mobiliteitsvergoeding een vast bedrag is dat niet mee evolueert met de loopbaan van de werknemer. Echter heeft de regering het toepassingsgebied van de mobiliteitsvergoeding initieel vrij beperkt gehouden om de sociale zekerheid niet te ondergraven. Na een evaluatie kan eventueel op langere termijn worden beslist om het toepassingsgebied te verruimen en de mobiliteitsvergoeding mee te laten evolueren in functie van de loopbaan. De spreker wijst erop dat een vaste vergoeding minder aanleiding geeft tot misbruiken dan een variabele vergoeding.

Tot slot treedt de spreker de sociale partners bij in hun pleidooi voor een goede statistische opvolging van de mobiliteitsvergoeding.

*De heer David Geerts (sp.a)* wijst erop dat zijn fractie de bekommernis deelt met de regering om een gedragswijziging tot stand te brengen op het vlak van de mobiliteit van de werknemers via een stappenplan. Echter kan zijn fractie niet akkoord gaan met de inhoud van dit wetsontwerp. Geen enkele betrokken instantie heeft zich overigens positief uitgelaten over dit wetsontwerp.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de kostprijs van de bedrijfswagens. Cijfergegevens over de maatschappelijke kost van de bedrijfswagens zijn niet voor handen. Volgens een recente studie zou de fiscale kostprijs van de bedrijfswagens 1,2 % van het bbp bedragen. Kunnen de sociale partners dit cijfer bevestigen? Zijn er nog verborgen extra kosten?

Met betrekking tot de implementatie van het voorstel van mobiliteitsbudget vraagt de spreker of de sociale partners ook een stappenplan hebben voorzien. Om succes te garanderen, is het van belang dat het

L'intervenant espère qu'à long terme, un budget mobilité sera instauré pour tous les travailleurs, même pour ceux qui n'ont pas de voiture de société. Il appelle les interlocuteurs sociaux à en tenir compte lors de l'élaboration de futures CCT. Les interlocuteurs sociaux estiment-ils que cela est possible?

L'intervenant s'attarde aussi sur la cotisation due sur le budget mobilité présenté par les interlocuteurs sociaux. Le taux de cette cotisation dépendrait de la part du budget affectée aux moyens de transport durables. Selon M. Lachaert, cette règle semble relativement complexe. Les partenaires sociaux peuvent-ils fournir des éclaircissements? Comment cette règle doit-elle être mise en œuvre dans la pratique? En outre, une telle règle semble superflue, dès lors que l'intégralité du budget mobilité aura généralement été affectée en fin d'année.

Par ailleurs, l'intervenant comprend bien l'observation formulée par les interlocuteurs sociaux au sujet du montant forfaitaire de l'allocation de mobilité, qui n'évolue pas en fonction de la carrière du travailleur. Initialement, le gouvernement a toutefois défini un champ d'application relativement limité pour l'allocation de mobilité afin de ne pas miner la sécurité sociale. Après une évaluation, il peut éventuellement à terme être décidé d'élargir le champ d'application et de lier l'évolution de l'allocation de mobilité à celle de la carrière. L'intervenant fait observer qu'une allocation fixe engendre moins d'abus qu'une allocation variable.

Enfin, l'intervenant se rallie aux interlocuteurs sociaux lorsqu'ils plaident en faveur d'un suivi statistique correct de l'allocation de mobilité.

*M. David Geerts (sp.a)* fait observer que son groupe partage la préoccupation du gouvernement quant à un changement de comportement en matière de mobilité des travailleurs à la faveur d'un plan échelonné. Son groupe ne peut néanmoins marquer son accord sur la teneur du projet à l'examen. Aucune instance concernée n'a au demeurant formulé un avis positif sur ledit projet.

L'intervenant évoque ensuite le coût des véhicules d'entreprise. On ne dispose d'aucune donnée chiffrée concernant le coût sociétal des véhicules d'entreprise. Selon une étude récente, le coût fiscal des véhicules d'entreprise pourrait atteindre 1,2 % du PIB. Les partenaires sociaux peuvent-ils confirmer ce chiffre? Existe-t-il encore des coûts supplémentaires cachés?

Concernant la mise en œuvre de la proposition de budget mobilité, l'intervenant demande si les partenaires sociaux ont également prévu un plan par étapes. Pour que son succès soit garanti, il importe que le



mobilitéitsbudget geleidelijk en op langere termijn wordt ingevoerd.

Artikel 14 van het wetsontwerp voorziet dat een mobiliteitsvergoeding niet mogelijk is in het geval een bedrijfswagen werd toegekend in ruil voor de vermindering van loon (*salary sacrifice*). Beschikken de sociale partners over concrete cijfers hieromtrent?

De Raad van State heeft in zijn advies opgemerkt dat de mobiliteitsvergoeding een discriminatie instelt tussen de werknemers met en zonder een bedrijfswagen. Wat is het standpunt van de sociale partners? Hoe kan deze discriminatie worden weggewerkt?

Tot slot vraagt de spreker of de sociale partners cijfergegevens hebben over de looncategorieën van werknemers (per deciel) die over een bedrijfswagens beschikken. De spreker heeft alvast geen gegevens gevonden.

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* is in de wolken met het voorstel dat werd geformuleerd door de Nationale Arbeidsraad, dat hij veel beter vindt dan dat van de regering. De getrapte regeling die de NAR voorstelt, is een passende wijziging van het bedrijfswagensysteem.

De spreker onderstreept hoe moeilijk het is om de bestaande omvang van het fenomeen van de “salariswagens” te vatten. Beschikken de genodigden over exacte cijfers om de groei van het aantal bedrijfswagens te meten of die een correct beeld geven van de praktijken waarbij de werknemer een lager loon krijgt, maar in ruil wel over een bedrijfswagen kan beschikken? Hoeveel werknemers beschikken vandaag over twee bedrijfswagens?

De heer Gilkinet merkt op dat de sprekers zijn ingegaan op het door Proximus gehanteerde loonbeleid, waarbij de werknemers ertoe worden aangespoord afstand te doen van hun bedrijfswagen of te kiezen voor een minder krachtig model, in ruil voor een mobiliteitsvergoeding. Gaan nog andere ondernemingen die richting uit?

De spreker vraagt nadere uitleg over het getrapte stelsel dat de NAR voorstelt.

Hoe kan in een dergelijk systeem de gelijke behandeling van de werknemers worden gewaarborgd? De heer Gilkinet herinnert eraan dat niet alle werknemers over een bedrijfswagen beschikken en dat de waarde van het voertuig sterk verschilt van werknemer tot werknemer. De toekomstige mobiliteitsvergoeding zal echter

budget mobilité soit instauré progressivement et sur le long terme.

L'article 14 du projet de loi prévoit que l'allocation de mobilité ne peut pas être envisagée lorsqu'un véhicule d'entreprise a été accordé en contrepartie d'une réduction de salaire (*salary sacrifice*). Les partenaires sociaux disposent-ils de chiffres concrets à cet égard?

Dans son avis, le Conseil d'État a souligné que l'allocation de mobilité créait une discrimination entre les travailleurs qui disposent d'un véhicule d'entreprise et ceux qui n'en ont pas. Quel est le point de vue des partenaires sociaux? Comment peut-il être remédié à cette discrimination?

Enfin, l'intervenant demande si les partenaires sociaux disposent de données chiffrées sur les catégories salariales de travailleurs (par décile) qui disposent d'un véhicule d'entreprise. L'intervenant n'a en tout cas trouvé aucune donnée à cet égard.

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* salue la proposition formulée par le Conseil National du Travail qu'il estime bien meilleure que celle mise sur la table par le gouvernement. Le système de cascade que le CNT propose constitue une évolution souhaitable du système des voitures de société.

L'orateur souligne la difficulté d'appréhender l'ampleur actuelle du phénomène des «voitures-salaire». Les invités disposent-ils de chiffres précis permettant de prendre la mesure de l'évolution du nombre de voitures de société ou de pratiques qui consistent à attribuer au travailleur un salaire plus bas compensé par l'octroi d'une voiture de société. Combien de travailleurs disposent aujourd'hui de deux voitures de société?

M. Gilkinet note que les intervenants ont évoqué la politique salariale mise en place par Proximus et qui consiste à encourager les travailleurs à renoncer à la voiture ou à accepter une voiture moins puissante en échange de l'octroi d'une allocation de mobilité. D'autres entreprises se sont-elles engagées dans cette voie?

L'orateur demande des précisions sur le système de cascade proposé par le CNT.

Comment peut-on, dans un tel système, assurer l'égalité entre les travailleurs? M. Gilkinet rappelle que tous les travailleurs ne disposent pas d'un véhicule de société et que la valeur des véhicules varie fortement d'un travailleur à l'autre. Or la future allocation de mobilité sera déterminée sur la base de la voiture

afhankelijk zijn van de wagen waarover de werknemer reeds beschikte, of van de bepalingen van het arbeidsreglement, los van andere factoren zoals de afstand van de woon-werkweg. Moet het toegekende voordeel niet worden begrensd? De mobiliteitsuitgaven zijn immers per definitie beperkt.

Wat zou uiteindelijk gebeuren met het saldo van de mobiliteitsvergoeding, dat wil zeggen het gedeelte dat de werknemer niet heeft gebruikt voor mobiliteitsuitgaven? De NAR heeft voorbehoud gemaakt bij de oplossing waarbij dat bedrag naar de werknemer zou terugvloeien in de vorm van een contante som die vrij zou zijn van belasting en van socialezekerheidsbijdragen. De NAR stelt voor om op dat bedrag een bijzondere bijdrage ten laste van de werknemer te heffen, maar laat het tarief van die heffing in het midden. Voor de spreker zou het logischer zijn dat saldo aan te merken als loon. De toepassing van een fiscaal stelsel en de heffing van een specifieke sociale bijdrage die gunstiger zou uitvallen dan het stelsel dat op de rest van het loon van toepassing is, dreigt immers een buitenkanseffect te creëren of aanleiding te geven tot een omzeiling van de algemene regels die op het loon van toepassing zijn.

Vervolgens komt de heer Gilkinet terug op de door de NAR opgestelde lijst van de aanvaardbare uitgaven. Sommige - nochtans innoverende - oplossingen staan niet op die lijst, zoals de mobiliteitskaarten, de uitgaven voor het gebruik van parkeerplaatsen aan de stadsrand, of nog de kosten die worden gemaakt om aan telewerk of aan *coworking* te kunnen doen of om in de buurt van de eigen woonplaats in gedecentraliseerde kantoren te kunnen werken. Hoe staat de NAR tegenover de inaanmerkingneming van deze uitgaven?

De spreker beklemtoont dat de overgang van de oude regeling (die behoorlijk voordelig is voor de werknemers) naar de nieuwe voor problemen zal zorgen. Hij vraagt zich af of het niet mogelijk is de twee regelingen tijdelijk naast elkaar te laten bestaan: voor de nieuwe werknemers die de arbeidsmarkt betreden, zou de nieuwe regeling onmiddellijk gelden, terwijl de andere werknemers van de huidige regeling gebruik zouden kunnen blijven maken. De vigerende regeling zou dan geleidelijk verdwijnen. Hoe denkt de NAR dat dat probleem kan worden weggewerkt?

Tot slot wil de spreker weten of de dialoog met de sociale partners werd gestaakt door de indiening van dit wetsontwerp door de regering, dan wel of die dialoog wordt voortgezet. Is de regering bereid de voorstellen van de NAR op te nemen in een tweede tekst, die het voorliggende wetsontwerp bijvoorbeeld na de stemming zou kunnen aanvullen?

dont le travailleur dispose déjà ou des dispositions du règlement de travail, indépendamment d'autres facteurs comme la distance entre le domicile et le lieu de travail. Ne conviendrait-il pas de plafonner l'avantage octroyé ? Les dépenses de mobilité sont en effet par définition limitées.

Quel devrait-être le sort du solde de l'allocation de mobilité, c'est-à-dire du montant que le travailleur n'aurait pas utilisé pour des dépenses de mobilité. Le CNT a émis des réserves par rapport à la solution qui consisterait à reverser ce montant au travailleur sous la forme d'un versement en cash net d'impôt et de cotisations de sécurité sociale. Le CNT propose d'instaurer une cotisation spéciale sur ce montant à charge du travailleur, sans toutefois se prononcer sur le taux de cette cotisation. Pour l'orateur, la requalification de montant en salaire semble plus logique. L'application d'un régime fiscal et de cotisation sociale spécifique, plus favorable que le régime applicable au reste de la rémunération, risque de créer un effet d'aubaine ou de contournement des règles générales applicables à la rémunération.

M. Gilkinet revient ensuite sur la liste des dépenses admissibles dressées par le CNT. Certaines solutions pourtant innovantes n'y sont pas reprises comme les cartes de mobilité, les dépenses relatives à l'utilisation de parking en périphérie des grandes villes, ou encore celles exposées pour pouvoir effectuer du télétravail, du *co working* ou travailler à proximité de son domicile dans des bureaux décentralisés. Quelle est la position du CNT sur la prise en compte de ces dépenses ?

L'intervenant souligne le problème que pose la transition de l'ancien système, qui constitue un avantage très confortable pour les travailleurs, vers le nouveau. Il s'interroge sur la possibilité de laisser coexister temporairement les deux systèmes : les nouveaux travailleurs qui entrent sur le marché du travail se verraient immédiatement appliquer le nouveau système alors que les autres pourraient continuer à bénéficier du système actuel. Ce dernier disparaîtrait progressivement. Comment le CNT envisage-t-il la réponse à ce problème ?

Enfin, l'orateur souhaite savoir le dépôt par le gouvernement de présent projet de loi a rompu le dialogue avec les partenaires sociaux ou s'il se poursuit. Le gouvernement est-il prêt à intégrer les propositions du CNT dans un second texte qui viendrait, par hypothèse, compléter le présent projet après le vote ?

Volgens de heer Benoît Dispa (cdH) verbleekt het wetsontwerp van de regering bij de door de sociale partners voorgestelde oplossing: hoewel de beide teksten op dezelfde leest zijn geschoeid, is het voorstel van de sociale partners kwalitatief beter en is het veel beter uitgewerkt. Bovendien heerst daarover een consensus binnen de NAR. Het door de regering ingediende wetsontwerp daarentegen is niet billijk en is bovendien niet efficiënt omdat het niet zal bijdragen aan het bereiken van de nagestreefde mobiliteitsdoeleinden.

De heer Dispa vraagt zich dan ook af wat de bedoeling is van de regering. Heeft zij de sociale partners beloofd hun voorstel in een wettekst te gieten? Zo ja, binnen welke termijn? De vraag rijst of die werkwijze wel doordacht is, aangezien ze zou leiden tot het naast elkaar bestaan van twee regelingen, met name de regeling waarin het voorliggende wetsontwerp voorziet en de regeling die door de sociale partners naar voren wordt geschoven. De spreker vreest dat een dergelijke co-existentie de zaken fors zal bemoeilijken, wat in het nadeel speelt van zowel de werkgevers als de werknemers. Men zou er beter aan doen te gaan voor één enkele regeling die is ingegeven door het voorstel van de NAR.

### C. Replieken

Wat de beschikbare statistische gegevens betreft, geeft de heer Kris Degroote (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven – CRB) aan dat de CRB samen met de NAR, alsook met de SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen) en de Waalse en Brusselse tegenhangers daarvan, een inventaris van het woon-werkverkeer heeft opgesteld (documentaire nota 2016-2595, gepubliceerd op [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)). Daarnaast heeft de CRB in 2017 een kostenraming gemaakt van datzelfde woon-werkverkeer (documentaire nota 2017-1653). De heer Degroote wijst erop dat noch de RSZ, noch de fiscus over officiële cijfers beschikken omtrent het aantal bedrijfswagens dat thans in gebruik is. De CRB heeft zich bijgevolg gebaseerd op cijfers van privéoperators. Uit de studie van 2017 blijkt dat 50 % van de bedrijfswagens wordt gebruikt door loontrekkenden uit de twee hoogste decielen.

De heer Christophe Quintard (NAR) verwijst op zijn beurt naar een studie van een onderzoeker van de ULB. Die heeft, op basis van de door de RSZ verstrekte gegevens betreffende de solidariteitsbijdragen, het aantal bedrijfswagens geraamd op 290 000 in 2007 en 445 000 in 2016. Diezelfde onderzoeker heeft er voorts op gewezen dat van de 310 000 mensen die als bedrijfsleider zijn geregistreerd, een tot twee derde over een bedrijfswagen beschikt. Wie over meerdere bedrijfswagens beschikt, behoort volgens de heer Quintard vermoedelijk tot de

Pour M. Benoît Dispa (cdH) le projet du gouvernement ne tient pas la comparaison : si le point de départ des deux textes est similaire, la solution proposée par les partenaires sociaux est bien meilleure et beaucoup plus aboutie. Elle fait en outre l'objet d'un consensus au sein du CNT. Le projet déposé par le gouvernement est par contre inéquitable et inefficace en ce qu'il ne permettra pas d'atteindre les objectifs de mobilité visés.

M. Dispa s'interroge dès lors sur les intentions du gouvernement. Ce dernier s'est-il engagé envers les partenaires sociaux à traduire leur proposition en texte de loi ? Dans l'affirmative, dans quels délais ? Cette méthode est-elle raisonnable en ce qu'elle consisterait à voir cohabiter deux systèmes : celui prévu par le présent projet et celui proposé par les partenaires sociaux ? L'orateur craint qu'une telle juxtaposition ne complique fortement la matière et ce au détriment tant des employeurs que des travailleurs. Un dispositif unique inspiré de la solution proposée par le CNT serait préférable.

### C. Répliques

Quant aux données statistiques disponibles, M. Kris Degroote (Conseil Central de l'Économie - CCE) indique que le CCE a réalisé avec le CNT, Sociaal Economische Raad van Vlaanderen et ses homologues wallon et bruxellois un inventaire en matière de déplacements domicile lieu de travail (note documentaire 2016-2595, publiée sur [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)). Le CCE a en outre réalisé en 2017 une évaluation des coûts engendrés par ces mêmes déplacements (note documentaire 2017-1653). M. Degroote souligne l'absence de données officielles concernant le nombre de voitures de société actuellement en circulation tant auprès de l'ONSS que de l'administration fiscale. Le CCE s'est dès lors basé sur des chiffres fournis par des opérateurs privés. Il ressort de l'étude réalisée en 2017 que 50% des voitures de sociétés sont détenues par des travailleurs salariés issus des deux déciles les plus élevés.

M. Christophe Quintard (CNT) se réfère quant à lui à une étude réalisée par un chercheur de l'ULB. Ce dernier a, sur la base des données relatives aux cotisations de solidarité fournies par l'ONSS, évalué le nombre de véhicules de société à 290 000 en 2007 et 445 000 en 2016. Ce même chercheur a en outre mis en évidence que parmi les 310 000 personnes enregistrées comme dirigeant d'entreprise, un à deux tiers disposent d'une voiture de société. Quant aux personnes qui disposeraient de plusieurs véhicules de société, M. Quintard

categorie van de bedrijfsleiders, veeleer dan tot die van de werknemers. De spreker geeft aan voorstander te zijn van een verbod op een dergelijke cumulatie.

In diezelfde studie wordt ook een opsplitsing per deciel gedaan. Daaruit blijkt dat het tiende deciel goed is voor 51 % van de bedrijfswagens voor de loontrekken, en het negende deciel voor 21 %.

In verband met de stand van het overleg met de regering, geeft de heer Quintard aan dat de regering dit wetsontwerp op 20 december 2017 aan de NAR heeft bezorgd. De NAR heeft nu twee maanden tijd om een advies uit te brengen. Deze termijn werd niet ingekort. De NAR heeft de regering overigens een tekst bezorgd waarin de inhoud van zijn voorstel in een wetsontwerp wordt gegoten. Volgens de spreker heeft de regering die tekst tot dusver echter niet grondig bestudeerd.

De heer Quintard verduidelijkt dat het systeem van de getrapte fiscale stelsels is ontworpen op basis van de simulaties die uitgingen van de populairste bedrijfswagenmodellen.

De NAR beveelt in zijn advies een vergroening van het wagenpark aan of een snellere aanpassing van de CO<sub>2</sub>-coëfficiënten waarop de berekening van de voordelen van alle aard berust. Wanneer wordt vastgesteld dat het aantal minder krachtige bedrijfswagens stijgt, kan de CO<sub>2</sub>-coëfficiënt worden verhoogd, zodat voor een zekere begrotingsneutraliteit wordt gezorgd.

De heer Quintard stipt aan dat het weliswaar logisch zou zijn om op het saldo van de mobiliteitstoelage identieke fiscale en sociale regels toe te passen als op het loon, maar dat die benadering niet in aanmerking kon komen omdat de neutraliteit voor de werknemers dan niet mogelijk zou zijn. De NAR heeft de hoogte van de bijzondere bijdrage niet willen bepalen, onder meer met de bedoeling om dat element eventueel te kunnen gebruiken als een variabele voor een begrotingsbijstelling.

Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven (NAR) komt allereerst terug op de eventuele gelijktijdige toepassing van het wetsontwerp van de regering en het voorstel van de NAR. De sprekerster meent dat het wetsontwerp van de regering weliswaar een stap in de goede richting is, maar dat het aannemen ervan niet zal volstaan. *Cash for cars* beantwoordt aan de behoeften van sommigen (zoals een stel dat in de stad woont en over twee bedrijfswagens beschikt), maar het doelpubliek is beperkt. De NAR wil verder gaan en dat is het doel van het mobiliteitsbudget.

estime qu'il faut probablement les chercher dans les rangs de ces dirigeants et pas des travailleurs salariés. L'intervenant se dit favorable à l'interdiction d'un tel cumul.

Cette même étude réalise une répartition par décile. Il en ressort que le dixième décile représente 51% des voitures de société pour les salariés et le 9<sup>ème</sup> 21%.

Quant à l'état des lieux de la concertation avec le gouvernement, M. Quintard précise que le CNT a été saisi du présent projet par le gouvernement le 20 décembre dernier. Le CNT dispose à présent de deux mois pour rendre son avis. Ce délai n'a pas été écourté. Le CNT a par ailleurs remis au gouvernement un texte matérialisant le contenu de sa proposition dans la forme d'un projet de loi. Selon l'intervenant, ce texte n'a cependant pas fait, à l'heure actuelle, l'objet d'une analyse approfondie de la part du gouvernement.

M. Quintard précise que le système de cascade de régime fiscaux a été imaginé sur la base de simulations réalisées à partir des modèles de voiture de société les plus populaires.

Le CNT recommande dans son avis un verdissement du parc automobile ou une accélération de l'adaptation annuelle des coefficients de CO<sub>2</sub> sur la base desquels les avantages de toute nature sont calculés. Si l'on constate une augmentation du nombre de voitures de société moins puissantes, le coefficient de CO<sub>2</sub> peut être augmenté de manière à assurer une certaine neutralité budgétaire.

M. Quintard précise que si la logique commande de réserver au solde de l'allocation de mobilité un traitement fiscal et social identique à celui du salaire, ce système n'a pu être retenu : il ne permet en effet pas d'assurer la neutralité dans le chef des travailleurs. Quant au taux de la cotisation spéciale, le CNT n'a pas souhaité le déterminer, notamment afin de pouvoir faire de cet élément une éventuelle variable d'ajustement budgétaire.

Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (CNT) revient tout d'abord sur la possible cohabitation du projet gouvernement d'une part et de la proposition du CNT d'autre part. L'intervenante estime que si le texte du gouvernement constitue un pas dans la bonne direction, sa seule adoption ne sera pas suffisante. Si le *cash for cars* répond aux besoins d'un certain nombre de personnes (comme des couples disposant des deux voitures de sociétés alors qu'ils sont établis en ville), le public cible est toutefois limité. Le CNT souhaite aller plus loin. Tel est l'objectif du budget mobilité.

Het feit dat sommige bedrijven, zoals Proximus, hun werknemers al een mobiliteitsbudget aanbieden, kan geen argument zijn om het voorstel van de NAR van tafel te vegen. Het opzetten en het beheren van dergelijke stelsel vergen immers dermate veel administratie dat alleen grote bedrijven zoiets aankunnen. Door een wettelijke regeling aan te nemen, zou een vereenvoudiging mogelijk zijn.

Mevrouw Vanderhoven meent dat de twee teksten elkaar versterken en derhalve beide zouden moeten worden aangenomen. De regering heeft de NAR verzekerd dat de NAR-voorstellen ernstig zouden worden onderzocht.

De spreekster wijst erop dat het voorstel van de NAR antimisbruikmaatregelen bevat, in de eerste plaats in de vorm van minima en maxima.

Het is voorts ook juist dat, volgens diezelfde tekst, een werknemer die niet over een bedrijfswagen beschikt, recht heeft op een mobiliteitsbudget. Om te voorkomen dat een werknemer een mobiliteitsbudget wordt aangeboden in plaats van een brutoloonverhoging, maakt de NAR de toekenning van dat voordeel afhankelijk van de voorafgaande goedkeuring door de werkgever van een welomschreven beleid inzake het verlenen van bedrijfsvoertuigen (*car policy*).

Het voorstel van de NAR biedt ook de mogelijkheid te voorkomen dat iemand een deel van zijn loon eerst opoffert aan het voordeel van een bedrijfswagen, die echter vervolgens wordt vervangen door een mobiliteitsbudget.

Tot slot vormt de invoering van een mobiliteitsbudget – al werd het zo eenvoudig mogelijk uitgedacht –, toch een aanzienlijke administratieve belasting voor de werkgever, wat ook zou moeten bijdragen tot het indammen van misbruiken. De budgettaire ramingen tonen aan dat dit een werkbaar voorstel is.

*De heer Kris Degroote (Centrale Raad voor het Bedrijfsleven- CRB)* geeft aan dat de impact op de mobiliteit moeilijk te ramen is. Uit recente peilingen blijkt dat een groot deel van de werknemers die verklaren bereid te zijn van hun bedrijfsvoertuig af te zien in ruil voor een mobiliteitsvergoeding, die dan zullen gebruiken om een andere auto te kopen. Naar schatting zouden ongeveer 30 à 40 000 auto's (op de 445 000 salariswagens die in gebruik zouden zijn) van onze wegen verdwijnen.

*De heer Christophe Quintard (NAR)* komt terug op de lijst van de uitgaven die voor het mobiliteitsbudget in aanmerking kunnen komen. Hij is voorstander van de

La circonstance que certaines entreprises, telles que Proximus, offrent déjà à leurs travailleurs un budget mobilité ne peut constituer un argument pour balayer la proposition du CNT. La mise en place et la gestion de tels systèmes représentent en effet une charge administrative importante à laquelle seules de grandes entreprises peuvent faire face. L'adoption d'un cadre légal permettra une simplification.

Pour Mme Vanderhoven les deux textes se renforcent et doivent dès lors tous deux être adoptés. Le CNT a reçu des garanties du gouvernement quant à un examen sérieux de ses propositions.

L'intervenante précise que la proposition du CNT prévoit des mesures anti-abus tout d'abord sous la forme de minima et maxima.

Il par ailleurs exact que, en application de ce même texte, un travailleur qui ne dispose pas de voiture de société pourra bénéficier d'un budget mobilité. Afin d'éviter qu'un travailleur se voit proposer un budget mobilité en lieu et place d'une augmentation de salaire brut, le CNT soumet l'octroi de cet avantage à l'adoption préalable par l'employeur d'une politique bien établie relative à l'octroi des véhicules de société (*car policy*).

La proposition du CNT permet également d'éviter qu'une personne sacrifie d'abord une partie de son salaire au bénéfice d'une voiture de société pour voir ensuite cette dernière être remplacée par un budget mobilité.

Enfin, la mise en place d'un budget mobilité, si elle a été pensée comme la plus simple possible, représente malgré tout une charge administrative importante pour l'employeur, ce qui devrait également permettre de freiner les abus. Les estimations budgétaires réalisées démontrent que cette proposition tient la route.

*M. Kris Degroote (Conseil Central de l'Économie- CCE)* précise que l'impact sur la mobilité est difficile à évaluer. Il ressort de récents sondages qu'une grande proportion des travailleurs qui se disent prêts à renoncer à leur véhicule de société en échange d'une allocation de mobilité utiliseront ensuite celle-ci pour acheter une autre voiture. Selon les estimations ce sont environ 30 à 40 000 voitures (sur les 445 000 voitures-salaires qui seraient en circulation) qui disparaîtraient de nos routes.

*M. Christophe Quintard (CNT)* revient sur la liste des dépenses pouvant entrer en ligne de compte dans le budget mobilité. Il se fit favorable à l'inscription sur cette



opname op die lijst van de uitgaven voor de parkeerterreinen van Infrabel. Hij preciseert dat die lijst regelmatig moet worden geëvalueerd en bij koninklijk besluit kan worden aangepast.

De spreker geeft toe dat het met de tekst niet mogelijk zal zijn te zorgen voor een perfecte gelijkheid tussen alle werknemers. Hij merkt echter op dat de verschillen tussen de werknemers nu al aanzienlijk zijn. De ondernemingen beslissen zelf over de voorwaarden voor het verlenen van bedrijfswagens. Die voorwaarden zijn soms heel vaag. Die aangelegenheid is niet gereguleerd. De NAR heeft geen consensus kunnen bereiken met het oog op een betere regelgeving voor die *car policies*.

De heer Quintard wijst er ten slotte op dat de loonnorm dient als antimisbruikmaatregel. Hetzelfde geldt voor het fiscale en parafiscale stelsel voor contant betaalde vergoedingen. De fiscale behandeling is iets minder voordelig dan die voor bedrijfswagens. De betaling vindt bovendien pas op het einde van het jaar plaats. Op die manier worden werknemers ertoe aangezet te kiezen voor een openbaar-vervoerabonnement of voor zachte mobiliteit in plaats van voor een contante betaling.

Wat de definitie van de totale kosten betreft, verwijst de heer Kris Degroote (CRB) naar het advies van de CRB, waarin die notie nauwkeurig wordt gedefinieerd (documentatienota 2017-1653, blz. 7). Toch kan niet worden uitgesloten dat het verschil tussen de totale kosten en de cataloguswaarde van de toegewezen bedrijfswagen verschilt van werknemer tot werknemer.

De heer Benoît Dispa (cdH) is geschokt door de houding van de regering, die dit wetsontwerp hoogdringend wil laten behandelen door het Parlement, maar tegelijk de NAR verzoekt om binnen de twee maanden een advies te formuleren. Het is heel aannemelijk dat de tekst zal worden aangenomen nog voor de NAR zich ter zake heeft kunnen uitspreken. Een dergelijke aanpak getuigt van een zeker misprijzen ten aanzien van de sociale partners.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) en de heer David Geerts (sp.a) zijn het eens met dit standpunt.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) vindt de houding van de regering tegenstrijdig. De spreker hoopt dat de regering blijk zal geven van goede wil en zal afzien van de hoogdringendheidsvereiste, zodat het advies van de NAR met de nodige ernst kan worden bestudeerd. Ook de commissie zou van die extra tijd gebruik kunnen maken om nieuwe hoorzittingen te organiseren met zowel actoren in het veld als ondernemingen die

liste des dépenses liées aux parkings Infrabel. Il précise que cette liste devra faire l'objet d'évaluations régulières et pourra être adaptée par arrêté royal.

L'orateur admet que le texte ne permettra pas d'assurer une égalité parfaite entre tous les travailleurs. Il relève cependant que les différences entre travailleurs sont déjà aujourd'hui importantes. Les entreprises décident elles-mêmes des conditions d'octroi des voitures de sociétés. Ces conditions sont parfois très floues. Cette matière n'est pas réglementée. Le CNT n'a pas pu dégager de consensus en faveur d'un meilleur encadrement de ces *car policies*.

Enfin, M. Quintard rappelle que la norme salariale joue le rôle d'une mesure anti-abus. Le régime fiscal et para fiscal réservé à l'allocation versée en cash joue également ce rôle. Le traitement fiscal est légèrement moins avantageux que celui réservé aux voitures de société. En outre, le paiement est différé jusqu'à la fin de l'année. Les travailleurs sont dès lors encouragés à opter pour des abonnements de transports en commun ou des systèmes de mobilité douce en lieu et place de versement en cash.

Quant à la définition du coût total, M. Kris Degroote (CCE) renvoie vers l'avis émis par le CCE qui le définit de façon précise (note documentaire 2017-1653, p. 7). L'on ne pourra cependant éviter que l'écart entre les frais totaux et la valeur catalogue des véhicules octroyés diffère d'un travailleur à l'autre.

M. Benoît Dispa (cdH) se dit choqué par l'attitude du gouvernement qui dépose le projet au Parlement, en invoquant l'urgence, et demande simultanément un avis au CNT dans les deux mois. Il est fort probable que le texte sera voté avant que le CNT n'ait pu se prononcer. Cette méthode témoigne d'une forme de mépris à l'égard des partenaires sociaux.

Pour M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) et M. David Geerts (sp.a) partagent ce point de vue.

Pour M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) l'attitude du gouvernement est contradictoire. L'intervenant espère que le gouvernement fera preuve de bonne volonté et renoncera à invoquer l'urgence pour analyser l'avis du CNT avec tout le sérieux qui lui est dû. Ce temps supplémentaire pourrait également être mis à profit par la commission pour procéder à de nouvelles auditions, avec des acteurs de terrain comme des entreprises

al mobiliteitsinitiatieven hebben genomen. De heer Gilkinet wijst er nogmaals op hoe belangrijk het is om in de toekomst over het best mogelijke mobiliteitsbeleid te beschikken.

*De heer David Geerts (sp.a) en de heer Benoît Dispa (cdH) zouden graag inzage hebben in het door de sociale partners opgestelde wetsontwerp.*

## II. — HOORZITTING MET EEN VERTEGENWOORDIGER VAN DE BOND BETER LEEFMILIEU

### A. Uiteenzetting van de heer Mathias Bienstman (Bond Beter Leefmilieu)

*De heer Mathias Bienstman (Bond Beter Leefmilieu) wijst op de invoering vijf jaar geleden van nieuwe regels voor de belasting op de inverkeerstelling in het Vlaams Gewest, die door amendering in het Vlaams Parlement voor de eerste keer tot de ontmoediging van dieselwagens heeft geleid. Parlementaire inbreng kan dus zeker tot de verbetering van reglementering leiden, ook in het voorliggend dossier.*

Lonen moeten worden betaald in euro's, niet in wagens en in diesel. Het huidige fiscale regime voor bedrijfswagens veroorzaakt grote problemen in meerdere opzichten, zowel inzake mobiliteit als op het vlak van luchtkwaliteit en klimaat. Bedrijfswagens hebben een aantal kenmerken die van het gemiddelde van het wagenpark in België afwijken:

- ze zijn groter en duurder;
- ze zijn vaker dan gemiddeld diesels (80 %);
- ze leggen meer kilometers af: 2 800 extra kilometers af voor de woon-werkverplaatsingen en 2 990 kilometer in de vrije tijd;
- ze veroorzaken een jaarlijks welvaartsverlies van 905 miljoen euro;
- ze leiden tot een fiscale uitgave van 1,5 tot 2 miljard euro.

Het is een aberratie dat de overheid jaarlijks 1,5 tot 2 miljard euro investeert in de vernietiging van 905 miljoen euro welvaart.

qui ont déjà pris des initiatives en matière de politique de mobilité. M. Gilkinet insiste sur l'enjeu essentiel de disposer pour le futur de la meilleure politique de mobilité possible.

*M. David Geerts (sp.a) et M. Benoît Dispa (cdH) souhaitent pouvoir disposer du projet de loi rédigé par les partenaires sociaux.*

## II. — AUDITION D'UN REPRÉSENTANT DU BOND BETER LEEFMILIEU

### A. Exposé de M. Mathias Bienstman (Bond Beter Leefmilieu)

*M. Mathias Bienstman (Bond Beter Leefmilieu) fait observer qu'il y a cinq ans, de nouvelles règles en matière de taxe de mise en circulation ont été instaurées en Région flamande, règles qui après avoir été amendées par le parlement flamand, ont pour la première fois découragé l'utilisation de voitures diesel. Il est donc clair qu'une action du parlement peut permettre d'améliorer une réglementation, y compris dans le dossier à l'examen.*

Les rémunérations doivent être payées en euros, et non en voitures et en diesel. L'actuel régime fiscal appliqué aux voitures diesel pose sérieusement problème à plusieurs égards, tant sur le plan de la mobilité que sur celui de la qualité de l'air et du climat. Les voitures de société présentent un certain nombre de caractéristiques qui s'écartent de la moyenne du parc automobile belge:

- elles sont plus grandes et plus chères;
- le nombre de voitures diesel est plus élevé que la moyenne (80 %);
- elles parcourent davantage de kilomètres: 2 800 kilomètres de plus pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et 2 990 kilomètres pour les déplacements de loisirs;
- elles occasionnent une perte annuelle de prospérité équivalente à 905 millions d'euros;
- elles entraînent une dépense fiscale de 1,5 à 2 milliards d'euros.

Il est aberrant que l'autorité investisse annuellement 1,5 à 2 milliards d'euros dans la destruction de 905 millions d'euros de prospérité.

Een vergelijking van de spreiding van de bedrijfswagens over de inkomensdecielen toont aan dat het specifieke fiscale regime in de praktijk een loonlastenverlaging voor topverdieners is. Het stelsel is dus geen rechtvaardige maatregel en legt geen klemtonen die jobs genereren: uit onderzoek blijkt immers dat de afbouw van de werkloosheidsval jobs genereert, wat impliceert dat de overheid haar fiscaal beleid het best vooral op de lagere inkomensdecielen richt. In een aanbeveling van de Europese Commissie wordt ook gevraagd om de fiscale prikkels die negatieve repercussies hebben, weg te werken.

Het huidige reglementaire kader zorgt voor een patstelling: in geval van afschaffing van het gunstregime voor bedrijfswagens groeit het aantal begunstigden door de lastenverlaging die erdoor mogelijk wordt aan van 450 000 naar 4,5 miljoen personen, maar de 450 000 personen die nu een bedrijfswagen hebben, verliezen wel 90 % van hun voordeel. Een overgangsregeling kan worden overwogen in verschillende vormen, met name een bevrozing of een uitdoving van het bestaande systeem. Een uitfasering kan over verschillende jaren worden gespreid door een jaarlijkse verhoging van het voordeel van alle aard voor de werknemer en de invoering van een CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage voor werkgevers.

Bedrijfswagens gaan in de praktijk meestal gepaard met een tankkaart, waardoor ook de brandstofkosten van de bestuurders van de wagen worden vergoed. Ook dat element kan op een gefaseerde manier worden aangepakt, bijvoorbeeld door de vergoeding af te schaffen voor privéverplaatsingen en door ze vanaf 2025 enkel toe te kennen voor emissievrije bedrijfsvoertuigen, die zelfs na de afschaffing van salarisswagens zullen blijven bestaan in de vorm van dienstwagens.

Als de weerstand tegen deze fundamentele hervorming te groot is, is de invoering van een mobiliteitsvergoeding (*cash for cars*) dan de op een na beste oplossing? Tegen de mobiliteitsvergoeding worden zowel slechte als goede argumenten aangevoerd. De spreker overloopt eerst de slechte argumenten en legt zijn bezwaren uit:

— “de vergoeding brengt een ongelijke behandeling tot stand”: die ongelijkheid is er al door het fiscale voordeel voor de bedrijfswagens;

— “de vergoeding zal ertoe leiden dat werknemers op een privéwagen overstappen, waardoor de mobiliteit en het leefmilieu er niet op vooruitgaan”: er zou wel degelijk een positieve impact zijn omdat privéwagens jaarlijks

Il ressort d’une comparaison de la répartition des voitures de société par décile de revenus que, dans la pratique, le régime fiscal spécifique constitue une réduction des charges salariales pour les revenus les plus élevés. Le régime n’est donc pas une mesure équitable et ne fixe pas de priorités créatrices d’emplois: des recherches font en effet apparaître que la suppression des pièges à l’emploi crée des emplois, ce qui implique que l’autorité devrait principalement axer sa politique fiscale sur les déciles de revenus inférieurs. Une recommandation de la Commission européenne demande également d’éliminer les incitants fiscaux aux répercussions négatives.

Le cadre réglementaire actuel nous place dans une impasse: en cas de suppression du régime avantageux réservé aux voitures de société, le nombre de bénéficiaires passera, grâce à la réduction des charges qui pourra en découler, de 450 000 à 4,5 millions, mais les 450 000 personnes qui possèdent actuellement une voiture de société perdront 90 % de leur avantage. On pourrait envisager une réglementation transitoire sous différentes formes (gel ou extinction du système existant). Une suppression progressive pourrait être étalée sur plusieurs années par le biais d’une augmentation annuelle des avantages de toute nature accordés aux travailleurs et de l’instauration d’une cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> pour les employeurs.

En pratique, la mise à disposition d’une voiture de société s’accompagne généralement de l’octroi d’une carte de carburant: les frais de carburant des conducteurs de la voiture sont donc également pris en charge. Cet élément pourrait, lui aussi, être appréhendé en plusieurs phases, par exemple en supprimant cette prise en charge pour les déplacements privés et en la réservant dès 2025 aux véhicules de société zéro émission qui, même après la suppression des voitures-salaire, continueront à exister sous la forme de véhicules de service.

Si l’opposition à cette réforme fondamentale est trop forte, l’instauration d’une allocation de mobilité (*cash for cars*) pourrait-elle être la deuxième meilleure solution? Certains arguments invoqués à l’encontre de l’allocation de mobilité sont judicieux, d’autres ne le sont pas. L’orateur passe d’abord en revue les arguments relevant de cette dernière catégorie et il expose ses objections:

— “l’allocation entraîne une inégalité de traitement”: cette inégalité existe déjà en raison de l’avantage fiscal lié aux voitures de société;

— “l’allocation incitera les travailleurs à opter pour une voiture privée, ce qui ne profitera pas à la mobilité ni à l’environnement”: il y aurait au contraire un véritable impact positif, car les voitures privées parcourent environ

ongeveer 6 000 voertuigkilometers minder afleggen, wat bij een overstap van 30 % van de bestuurders zou zorgen voor een vermindering van het aantal voertuigkilometers met 810 miljoen;

— “de vergoeding zal niet altijd worden besteed aan mobiliteit”: dat is juist een positief element, minder mobiliteit moet worden aangemoedigd, bijvoorbeeld door wonen in de stad aantrekkelijker te maken door financiële stimulansen.

Er is ook een goed argument tegen de invoering van een mobiliteitsvergoeding: zij regelt de uitstroom van bedrijfswagens, wat een positieve zaak is, maar zet geen rem op de instroom van bedrijfswagens voor nieuwe groepen van werknemers, waardoor het probleem ten gronde niet opgelost wordt. De spreker besluit dat de volgende combinatie van maatregelen positieve effecten zal hebben: de invoering van een mobiliteitsvergoeding en de bevestiging van het aantal bedrijfswagens (door enkel nog de groei van dienstwagens mogelijk te maken).

Is de invoering van een mobiliteitsbudget, dat door de sociale partners wordt bepleit, een goede oplossing? Dat instrument wordt met slechte argumenten verdedigd: de verschuiving naar andere types van mobiliteit die er het gevolg van zou zijn (met name ten voordele van het openbaar vervoer, de fiets en autodelen) lost het probleem van te veel mobiliteit niet op, levert geen stimulans op voor de vermindering van de woon-werkafstand en leidt niet tot een vermindering van privéverplaatsingen. Daarom zou een mobiliteitsbudget moeten worden gecombineerd met een verhoging van het voordeel van alle aard voor de werknemer en de solidariteitsbijdrage voor de werkgever en bovendien worden aangevuld met een alternatief in de vorm van een geldbedrag, waardoor werknemers vaker de voorkeur zullen geven aan een beperking van hun verplaatsingen.

De spreker benadrukt ten slotte dat verschillende resultaten tegelijkertijd kunnen worden bereikt: 100 euro aan bijkomend loon voor wie geen bedrijfswagen heeft, een vlottere mobiliteit en een betere luchtkwaliteit. Door de ontwikkeling van een visie op *Mobility as a service* zullen werknemers de meest adequate mobiliteitskeuzes kunnen maken en geen wagen meer moeten aankopen.

## B. Vragen en opmerkingen van leden

De heer Kristof Calvo (Ecolo-Groen) vraagt of de Bond Beter Leefmilieu, net zoals de NAR, actief betrokken is bij het door de regering aangevatte overleg

6 000 véhicules-kilomètres de moins par an. Si 30 % des conducteurs optaient pour ce système, le nombre de véhicules-kilomètres serait ainsi réduit de 810 millions;

— “l’allocation ne sera pas affectée dans tous les cas à la mobilité”: il s’agit précisément d’un élément positif, car il faut encourager à moins de mobilité, par exemple en prévoyant des incitants financiers pour les personnes qui décident de venir vivre en ville.

Il existe aussi un bon argument contre l’instauration de l’allocation de mobilité: si celle-ci règle la sortie du système en ce qui concerne les voitures de société existantes – ce qui est positif –, elle ne freine pas l’arrivée de voitures de société pour de nouvelles catégories de travailleurs, ce qui signifie qu’elle ne résout pas le fond du problème. L’orateur conclut son intervention en proposant de combiner les mesures suivantes: l’instauration d’une allocation de mobilité et le gel du nombre de voitures de société (en autorisant encore uniquement l’augmentation du nombre de voitures de service).

L’instauration d’un budget mobilité, qui est soutenue par les partenaires sociaux, est-elle une bonne solution? Cet instrument est défendu avec de mauvais arguments: le glissement vers d’autres types de mobilité qui en résulterait (en faveur des transports en commun, du vélo et de la voiture partagée) ne résout pas le problème posé par l’excès de mobilité, n’incite pas les personnes à réduire la distance entre domicile et lieu de travail et n’entraîne pas de diminution des déplacements privés. C’est pourquoi le budget mobilité devrait être combiné avec une augmentation de l’avantage de toute nature pour les travailleurs et de la cotisation de solidarité pour les employeurs, et être complété par une alternative sous la forme d’une somme d’argent, qui incitera les travailleurs à opter plus souvent pour une limitation de leurs déplacements.

L’orateur souligne enfin que l’on peut atteindre plusieurs résultats en même temps: un supplément de salaire de 100 euros pour les personnes n’ayant pas de voiture de société, une amélioration de la mobilité et de la qualité de l’air. Grâce au développement d’une vision concernant *Mobility as a service*, les travailleurs pourront faire les choix les plus adéquats en matière de mobilité et ne devront plus acheter de voiture.

## B. Questions et observations des membres

M. Kristof Calvo (Ecolo-Groen) demande si le Bond Beter Leefmilieu est impliqué activement, à l’instar du CNT, dans la concertation initiée par le gouvernement

over het project in verband met het mobiliteitsbudget. Wenst de Bond zo niet hierbij betrokken te zijn en op welke wijze?

*De heer Benoît Dispa (cdH)* herhaalt zijn standpunt. Hij vreest dat de regering met de vele, tijdens de hoorzittingen geformuleerde adviezen geen rekening zal houden.

De spreker vindt dat de uiteenzetting van de heer Bienstman de verdienste heeft vraagtekens te plaatsen bij het wetsontwerp van de regering. Hij stelt vast dat er ondanks een algemene bewustwording nog veel moet worden gedaan om echt vooruitgang te boeken op het gebied van duurzame mobiliteit.

*Mevrouw Daphné Dumery (N-VA)* geeft aan dat haar fractie ook de voor- en nadelen van het verlenen van een mobiliteitsvergoeding heeft geanalyseerd. Het zal weliswaar nodig zijn de toename van het aantal bedrijfsvoertuigen in te dijken, maar de spreker merkt op dat dit wetsontwerp maar een eerste deel is van een groter plan dat later zal worden aangevuld met een tweede deel, te weten het wetsontwerp “mobiliteitsbudget”.

*De heer Egbert Lachaert (Open Vld)* vindt dat men moet beseffen dat de benadering van de regering anders zou zijn geweest, mocht zij zijn kunnen vertrekken van een blanco blad. Maar aangezien men rekening moet houden met het bestaan van verscheidene duizenden bedrijfswagens, is de regering genooddacht te werken met een *second best option*, die uitgaat van de huidige context en niemand nadeel berokkent. In dat opzicht is het project “cash for car” de op één na beste keuze. Het gaat erom de mensen met een bedrijfswagen te responsabiliseren inzake hun mobiliteitsgedrag. Dankzij het ter bespreking voorliggende wetsontwerp kunnen precies degenen die hun mobiliteitsgedrag wijzigen, een financieel voordeel behouden dat fiscaal net zo interessant is als de bedrijfswagen. Aan die benadering heeft de regering de voorkeur gegeven.

De spreker geeft ook toe dat als men de mobiliteit van de toekomst vorm wil geven, het wetsontwerp zal moeten worden aangevuld met andere maatregelen:

- de invoering van een budget om de ondernemingen te stimuleren die de mobiliteit van hun werknemers zelf ter harte willen nemen;
- de vergroening van het wagenpark om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen;
- op lange termijn moet ook een budget worden toegerekend aan de mensen die niet over een bedrijfswagen

en ce qui concerne le projet d'un budget de mobilité. A défaut, souhaite-t-il être impliqué et de quelle manière?

*M. Benoît Dispa (cdH)* réitère sa position. Il craint que malgré les nombreux avis émis au cours des auditions, le gouvernement n'en tienne nullement compte.

Le membre considère que l'exposé de M. Bienstman a le mérite de remettre en question le projet de loi déposé par le gouvernement. Il constate que malgré une prise de conscience générale, il reste beaucoup à faire pour concrétiser des avancées qui soient significatives en termes de mobilité durable.

*Mme Daphné Dumery (N-VA)* indique que son groupe a également fait l'analyse des avantages et inconvénients de l'octroi d'une allocation de mobilité. Certes, il appartiendra de veiller à endiguer l'accroissement du nombre de voitures de société mais le membre rappelle que ce projet de loi ne constitue qu'un premier volet d'un plan plus vaste qui sera complété ultérieurement par un second volet étant le projet de loi “budget de mobilité”.

*M. Egbert Lachaert (Open Vld)* considère qu'il convient d'être conscient que l'approche du gouvernement aurait été différente si celui-ci avait pu partir “d'une page blanche”. Mais dans la mesure où il faut tenir compte de l'existence de plusieurs milliers de voitures de société, le gouvernement est contraint d'élaborer un *second best option* partant du cadre actuel et en ne préjudiciant personne. Et le présent projet “cash for car” représente cette seconde meilleure option. Il s'agit de responsabiliser les personnes bénéficiant d'une voiture de société quant à leur comportement en matière de mobilité. Le projet de loi à l'examen permet justement à ces personnes qui modifient leur comportement en matière de mobilité de conserver un avantage financier qui est tout autant intéressant fiscalement que la voiture de société. C'est cette approche qui a été privilégiée par le gouvernement.

Le membre concède également que si l'on veut relever le défi de la mobilité du futur, ce projet de loi doit être complété par d'autres mesures:

- l'instauration d'un budget en vue de stimuler les entreprises qui souhaitent gérer eux-mêmes la question de mobilité de leurs travailleurs;
- le verdissement du parc automobile afin de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>;
- à long terme, il convient également d'accorder un budget aux personnes qui ne disposent pas d'un



beschikken. Ter zake zullen de sociale partners in overleg met de regering een speciaal daartoe geëigende regeling moeten uitwerken. Het lid meent overigens dat men op termijn het door de Bond Beter Leefmilieu voorgestelde bedrag van 100 euro per maand zal moeten verhogen en het geleidelijk zal moeten optrekken tot het niveau van de maandelijkse uitgaven voor een wagen uit de middenklasse. Op termijn zal men aldus het aantal wagens op onze wegen significant kunnen doen dalen en de mobiliteit kunnen verbeteren.

*De heer Jef Van den Bergh (CD&V)* onthoudt uit het betoog van de heer Bienstman dat die blij is met elke maatregel die het Belgische mobiliteitsvraagstuk kan oplossen, maar dat dit wetsontwerp alleen niet kan volstaan.

Het lid herhaalt dat hij ervan overtuigd is dat multimodale verplaatsingen de oplossing van de toekomst zijn en dat bijgevolg het mobiliteitsbudget een belangrijke hefboom zal vormen. Dat mobiliteitsbudget kan een deel van de totaaloplossing zijn wanneer grote bedrijven zoals Proximus door het aanbieden van complete mobiliteitsoplossingen erin slagen om hun werknemers ervan te overtuigen afstand te doen van hun bedrijfswagens.

*De heer David Geerts (sp.a)* is het eens met de meeste beschouwingen van de heer Bienstman. Hij wil echter twee verduidelijkingen krijgen:

— 40 % van de Brusselaars beschikt niet meer over een wagen, maar hoe groot is dat aandeel in de andere grote steden van het land?

— beschikt de Bond Beter Leefmilieu over statistieken omtrent het aantal mensen dat bereid zou zijn te verhuizen en dicht bij hun werk te gaan wonen als dat fiscaal zou worden aangemoedigd?

### C. Antwoorden van de heer Mathias Bienstman

*De heer Mathias Bienstman, beleidscoördinator bij de Bond Beter Leefmilieu*, geeft de volgende verduidelijkingen:

— op de vraag van de heer Calvo antwoordt de spreker dat de milieuorganisaties doorgaans inderdaad bij dit dossier willen worden betrokken. De Bond Beter Leefmilieu is vertegenwoordigd in de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, die de federale overheid adviseert over het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling. Via dat kanaal brengt de Bond Beter Leefmilieu zijn eisen tot uiting;

véhicule de société. Il reviendra à cet égard aux partenaires sociaux d'élaborer en concertation avec le gouvernement un cadre ad hoc. Le membre considère d'ailleurs qu'il faudra à terme aller au-delà du montant de 100 euros/mois proposé par le *Bond Beter Leefmilieu* et l'augmenter progressivement afin d'arriver à un montant équivalent au coût mensuel d'une voiture de catégorie moyenne. A terme, on pourra ainsi réduire effectivement et de manière significative le nombre de voitures sur nos routes et améliorer la mobilité.

*M. Jef Van den Bergh (CD&V)* retient de l'exposé de M. Bienstman que celui-ci salue chaque mesure pouvant résoudre la problématique de la mobilité en Belgique mais que le présent projet de loi ne peut suffire à lui seul.

Le membre réitère qu'il est convaincu que le déplacement multimodal est la solution du futur et que par conséquent le budget de mobilité constituera un levier important. Si des entreprises importantes comme Proximus arrivent à convaincre leurs travailleurs de renoncer à leurs voitures de société en offrant des solutions complètes de mobilité, ce budget de mobilité participera de la solution globale.

*M. David Geerts (sp.a)* partage la plupart des considérations exprimées par M. Bienstman. Il souhaite toutefois obtenir deux précisions:

— si 40 % des Bruxellois ne disposent plus d'une voiture, quel est ce pourcentage pour les autres grandes villes du pays?

— le *Bond Beter Leefmilieu* dispose-t-il de statistiques relatives au nombre de personnes qui seraient prêtes à déménager et à s'installer près de leur lieu de travail si un incitant fiscal était mis en place?

### C. Réponses de M. Mathias Bienstman

*M. Mathias Bienstman*, coordinateur politique au *Bond Beter Leefmilieu*, apporte les précisions suivantes:

— à la question de M. Calvo, l'intervenant indique que, de manière générale, les organisations environnementales souhaitent effectivement être impliquées dans ce dossier. Le *Bond Beter Leefmilieu* siège au sein du Conseil fédéral du développement durable qui formule des avis à l'autorité fédérale belge sur la politique fédérale de développement durable. Par ce biais, le *Bond Beter Leefmilieu* exprime ses revendications;

— wat de gezinnen zonder wagen in de andere grote steden van het land betreft, kan de spreker niet zeggen welk percentage zij vertegenwoordigen, maar hij vermoedt dat die cijfers beschikbaar zijn bij de gewesten;

— met betrekking tot eventuele statistieken over het aantal mensen dat bereid zou zijn dichter bij het werk te gaan wonen indien daar een fiscale stimulans tegenover staat, wijst de spreker erop dat zodra de kosten per met de wagen afgelegde kilometer toenemen, de automobilist *de facto* minder kilometers zal afleggen. Ook indien niet wordt voorzien in een fiscale stimulans, zal de stijging van de kosten per kilometer gunstige gevolgen hebben voor de mobiliteit in het algemeen. De spreker heeft geen weet van specifieke studies, maar geeft aan dat uit internationale vergelijkingen blijkt dat het Belgische systeem waarbij de bedrijfswagen als voordeel in natura wordt toegekend, bijzonder gul is. Hij verwijst in dat verband naar de studies van het Federaal Planbureau<sup>1</sup>. Overigens verrichten momenteel ook meerdere universiteiten daar onderzoek naar.

Tot slot benadrukt de heer Bienstman dat elke oplossing, of het nu gaat om een mobiliteitsvergoeding of een mobiliteitsbudget, slechts zinvol is indien de voortdurende toename van het aantal bedrijfswagens een halt wordt toegeroepen. Dat kan concreet worden gerealiseerd via de bevrozing van het aantal bedrijfswagens in België, of via de geleidelijke afschaffing van het belastingvoordeel dat aan het gebruik van een bedrijfswagen verbonden is (geleidelijke verhoging van het VAA en van de solidariteitsbijdrage).

*De rapporteurs,*

Benoît PIEDBOEUF  
Georges GILKINET  
Stefaan VERCAMER  
Daphné DUMERY

*De voorzitters,*

Eric VAN ROMPUY  
Vincent  
VAN QUICKENBORNE

— en ce qui concerne le pourcentage de ménages sans voitures dans les autres grandes villes du pays, l'intervenant n'en a pas connaissance mais subodore que ces données sont disponibles au niveau des régions;

— en ce qui concerne d'éventuelles statistiques quant au nombre de personnes qui seraient prêtes à déménager et à s'installer près de leur lieu de travail si un incitant fiscal était mis en place, l'intervenant précise que dès le moment où le coût du kilomètre parcouru en voiture devient plus cher pour l'automobiliste, celui-ci, *de facto*, parcourt moins de kilomètres. Même en l'absence de tout incitant fiscal, l'augmentation de ce coût kilométrique engendrera des effets bénéfiques pour la mobilité en général. Il n'a pas connaissance d'études particulières à ce sujet mais, par contre, il ressort de comparaisons internationales que le système belge de l'avantage en nature de la voiture de société est particulièrement généreux. Il renvoie à cet égard aux études du Bureau Fédéral du Plan en la matière<sup>1</sup>. Par ailleurs, différentes études sont en cours au sein de plusieurs universités.

M. Bienstman conclut en indiquant que toute solution, que ce soit l'allocation de mobilité ou le budget de mobilité, n'a de sens et n'aura d'impact que si on endigue l'augmentation croissante du nombre de véhicules de société. Ceci peut se concrétiser soit par le gel du nombre de voitures de société en Belgique, soit par la suppression graduelle de l'avantage fiscal lié à l'utilisation d'une voiture de société (augmentation graduelle de l'ATN et de la cotisation de solidarité).

*Les rapporteurs,*

Benoît PIEDBOEUF  
Georges GILKINET  
Stefaan VERCAMER  
Daphné DUMERY

*Les présidents,*

Eric VAN ROMPUY  
Vincent  
VAN QUICKENBORNE

<sup>1</sup> The fiscal treatment of company cars in Belgium: Effects on car demand, travel behaviour and external costs.  
Februari 2016, te raadplegen op: [http://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP\\_1603\\_11205\\_ack.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP_1603_11205_ack.pdf)

<sup>1</sup> The fiscal treatment of company cars in Belgium: Effects on car demand, travel behaviour and external costs.  
February 2016, consultable sur [http://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP\\_1603\\_11205\\_ack.pdf](http://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP_1603_11205_ack.pdf)



**BIJLAGE****ANNEXE**

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <div data-bbox="1043 454 1149 526" style="text-align: right;"> <small>CRBINAR 2018-0197<br/>CCR 610-15 – D04<br/>NAR 69/D.18-9<br/>Dossier 2.698-8<br/>22 januari 2018</small> </div> <div data-bbox="528 629 1161 788" style="text-align: center;"> <h2 style="color: red;">Unaniem advies van de<br/>interprofessionele sociale partners<br/>over het mobiliteitsbudget</h2> </div> <div data-bbox="523 842 1171 898" style="text-align: center;"> <p>De Commissie voor de Sociale Zaken en de Commissie voor de Financiën en<br/>de Begroting van de Kamer van volksvertegenwoordigers</p> </div> <div data-bbox="676 922 1015 952" style="text-align: center;"> <p>Hoorzitting van dinsdag 23 januari 2018</p> </div> <div data-bbox="1139 972 1155 994" style="text-align: right;"> <p>1</p> </div> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <div data-bbox="695 1263 954 1301" style="text-align: center;"> <h3 style="color: red;">Inleiding en context</h3> </div> <div data-bbox="512 1339 1161 1695"> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dank om de sociale partners uit te nodigen.</li> <li>➤ Het IPA 2017-2018: mobiliteit wordt geïdentificeerd als een van de maatschappelijke uitdagingen die de sociale gesprekspartners zullen aangaan, het mobiliteitsbudget als een onderdeel van een globale mobiliteitsvisie</li> <li>➤ Unaniem advies van de CRB en de NAR van 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget, in uitvoering van het IPA 2017-2018</li> </ul> </div> <div data-bbox="1139 1762 1155 1785" style="text-align: right;"> <p>2</p> </div> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Uiteenzetting                                                                                      |   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| ➤ Deel I Voorstelling van het mobiliteitsbudget, voorgesteld door de Raden                         |   |
| ➤ Deel II Vergelijking tussen « cash for cars » en het mobiliteitsbudget voorgesteld door de Raden |   |
|                                                                                                    | 3 |

| Deel I : het mobiliteitsbudget, voorgesteld door de Raden |   |
|-----------------------------------------------------------|---|
| Inhoud:                                                   |   |
| 1. Voorafgaande voorwaarden                               |   |
| 2. Doelstellingen van het mobiliteitsbudget               |   |
| 3. Definitie van het mobiliteitsbudget                    |   |
| 3.1. Invoering en toekenning                              |   |
| 3.2. Werking                                              |   |
| 3.3. Duur en bedrag                                       |   |
| 3.4. Anti-misbruikmaatregelen                             |   |
| 3.5. Parafiscale behandeling                              |   |
| 3.6. Fiscale behandeling                                  |   |
| 4. Voordelen van het voorstel van de Raden                |   |
|                                                           | 4 |



|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  |  | <b>1. Voorafgaande voorwaarden</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Het mobiliteitsbudget moet aanzetten tot een gedragswijziging naar een duurzamere mobiliteit en mag geen instrument van loonoptimalisatie zijn.</li> <li>➤ Het mobiliteitsbudget mag voor de werkgevers geen meerkosten meebrengen en ook geen bijkomende administratieve last in vergelijking met hetgeen vandaag bestaat.</li> <li>➤ Het moet de werknemers minstens hetzelfde niveau van terugbetaling van de kosten van het woon-werkverkeer garanderen als nu het geval is.</li> <li>➤ Het mobiliteitsbudget moet budgettair neutraal zijn voor de Staat en de sociale zekerheid.</li> </ul> |
|  |  | 5                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|  |  | <b>2. Doelstellingen van het mobiliteitsbudget</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kaderen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid (cf. CRB-advies van 18 november 2015).</li> <li>➤ In voorkomend geval niet-duurzame mobiliteitsgedragingen ombuigen door tal van vervoermiddelen en -diensten aan te bieden en zo bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie.</li> <li>➤ De multimodaliteit faciliteren.</li> <li>➤ Een stimulans bieden om het aanbod van het collectieve openbaar vervoer, van het collectieve privévervoer en van het gedeelde vervoer te bevorderen en te ontwikkelen.</li> </ul> |
|  |  | 6                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

### 3. Definitie van het mobiliteitsbudget

- Het mobiliteitsbudget is een budget:
  - dat de werkgever kan toekennen aan de werknemers als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken;
  - dat de werknemer kan aanvaarden of weigeren;
  - dat de werknemer prioritair moet besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten;
  - dat de kosten van de privéverplaatsingen van de houder van het budget dekt.

7

#### 3.1. Invoering en toekenning

- De werkgever kan beslissen wanneer en onder welke voorwaarden het mobiliteitsbudget wordt toegekend (via cao, individuele overeenkomst of bedrijfsreglement).
- Het mobiliteitsbudget kan enkel worden toegekend aan de werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die ervoor in aanmerking komen (de werknemers die, na een bevordering of bij aanwerving, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor in een bedrijfswagen is voorzien).
- De werknemer heeft de mogelijkheid het mobiliteitsbudget te aanvaarden of te weigeren.
- De werkgever moet de berekeningswijze en het bedrag van het mobiliteitsbudget op voorhand meedelen.

8

### 3.2. Werking

- De werknemer kan met het mobiliteitsbudget financieren wat volgt:
- een milieuvriendelijkere en/of goedkopere **bedrijfswagen EN**, met het resterende saldo:

- **duurzame vervoermiddelen:**

- Abonnement voor het openbaar vervoer
- Fietsvergoeding
- Voordeel van alle aard van de bedrijfsfiets
- Fietsdeelsysteem
- Autodeelsysteem
- Openbaarvervoerbewijzen (zowel in België als in het buitenland)
- Autohuur in België en in het buitenland
- Erkende taxi
- Scooterdeelsysteem
- Fietsonderhoud
- [Aankoop en huur van een fiets]

De sociale gesprekspartners kunnen deze lijst preciseren op verzoek van de regering.

- Het deel dat de werknemer niet gebruikt, wordt een keer per jaar **cash** uitbetaald.

9

### 3.3. Duur en bedrag

- Het mobiliteitsbudget wordt toegekend zolang de werknemer in aanmerking komt voor een bedrijfswagen volgens het beleid van de werkgever.
- Het bedrag van het mobiliteitsbudget = kosten voor de werkgever (met inbegrip van de fiscale en parafiscale lasten) van de bedrijfswagen waarvan de werknemer afziet (leasing- of afschrijvingskosten, eventuele brandstofkosten, beheerskosten en solidariteitsbijdragen):
- Het mobiliteitsbudget kan op forfaitaire wijze worden bepaald per functiecategorie.
  - Het mobiliteitsbudget heeft een onder- en een bovengrens (in absolute bedragen).
  - Behoudens tegenstrijdige bepalingen in het bedrijfswagenbeleid van de werkgever zijn de verplichtingen voor de werkgever om tegemoet te komen in de kosten van de woon-werkverplaatsingen niet meer van toepassing wanneer een mobiliteitsbudget wordt toegekend.
  - Het mobiliteitsbudget wordt meegenomen in de berekening van de loonmarge.

10

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  |  | <b>3.4. Anti-misbruikmaatregelen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Het mobiliteitsbudget mag niet worden ingevoerd ter vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura.</li> <li>➤ Het mobiliteitsbudget mag niet worden ingevoerd ter vervanging van een bedrijfswagen indien die werd toegekend ter vervanging of omzetting van loon, premies en voordelen in natura.</li> <li>➤ De maatregelen m.b.t. het mobiliteitsbudget zullen worden geëvalueerd door de sociale gesprekspartners die zetelen in de NAR/CRB op basis van de DmfA-gegevens betreffende het mobiliteitsbudget.</li> </ul> |
|  |  | 11                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|  |  | <b>3.5. Parafiscale behandeling</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan de financiering van een bedrijfswagen is onderworpen aan de specifieke parafiscale behandeling van de bedrijfswagens.</li> <li>➤ De werknemer is een speciale bijdrage van XX% verschuldigd op het saldo van het mobiliteitsbudget na aftrek van het bedrag dat heeft gediend om een persoonlijk abonnement te kopen voor het openbaar vervoer voor de woon-werkafstand en na aftrek van het voordeel verbonden aan het privégebruik van een bedrijfsfiets.</li> <li>- Die bijdrage is niet verschuldigd wanneer de werknemer zijn woon-werkverplaatsingen aflegt per rijwiel, en dit voor het bedrag waarop de werknemer aanspraak zou kunnen maken indien hij geen mobiliteitsbudget kreeg.</li> </ul> |
|  |  | 12                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

### 3.6. Fiscale behandeling

- Het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan de financiering van een bedrijfswagen is onderworpen aan de specifieke fiscale behandeling van de bedrijfswagens.
- Het saldo van het mobiliteitsbudget vormt een belastbaar voordeel dat forfaitair wordt bepaald op XX% na aftrek van het bedrag dat heeft gediend voor de aankoop van een persoonlijk abonnement op het openbaar vervoer voor de woon-werkafstand en na aftrek van het voordeel verbonden aan het privégebruik van een bedrijfsfiets.
- Dat forfait wordt verhoogd tot XX% als de werknemer niet aantoont dat hij minstens XX euro of XX% heeft besteed aan de financiering van duurzame vervoermiddelen.
- Het saldo van het mobiliteitsbudget is voor XX% aftrekbaar van de vennootschapsbelasting.

13

### 4. Voordelen van het voorstel van de Raden

- Het voorstel van de Raden komt beter tegemoet aan de doelstelling van het stimuleren van duurzame mobiliteit dan het voorstel van "cash for cars".
  - De werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren, moeten het door die keuze vrijgekomen saldo bij voorrang besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten.
  - De (para)fiscale stimulans voor het gebruik van het **openbaar vervoer** en/of de **fiets** is sterker dan wanneer het budget onmiddellijk netto wordt uitbetaald. Het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt aangewend om dat gebruik voor het woon-werkverkeer te financieren is immers (para)fiscaal volledig vrijgesteld. Bovendien is de (para)fiscale behandeling van het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget enkel voordeliger dan die van het brutoloon als een minimumbedrag van het mobiliteitsbudget werd besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten.
  - Het voorstel van de Raden vormt voor de marktpelers een bijkomende stimulans voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen.

14



## Deel II Vergelijking tussen « cash for cars » en het mobiliteitsbudget voorgesteld door de Raden

### Inhoud:

1. Vergelijkende tabel
2. Voorbeeld & enquête

15

## 1. Vergelijkende tabel

|                       | Cash for car                                                                                                                                                                                                    | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Doelstellingen</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>De werknemers aanmoedigen om hun bedrijfswagen in te leveren <b>ten gunste van andere duurzame vervoermiddelen</b></li> <li>De verkeerscongestie terugdringen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Een duurzaam mobiliteitsbeleid nastreven vóór toekenning van een bedrijfswagen</li> <li>Gedragsveranderingen en <b>multimodaliteit</b> aanmoedigen</li> <li>De ontwikkeling van flexibel vervoeraanbod bevorderen</li> </ul> |
| <b>Werking</b>        | De werknemer moet <b>volledig afzien</b> van zijn bedrijfswagen                                                                                                                                                 | De werknemer <b>mag</b> een kleinere wagen <b>behouden</b> dan die waarop hij recht heeft – het kostenverschil vloeit naar het mobiliteitsbudget                                                                                                                    |
| <b>Doelgroep</b>      | De werknemers die sinds minstens 12 maanden <b>daadwerkelijk</b> over een bedrijfswagen <b>beschikken</b>                                                                                                       | De werknemers die volgens het bij de werkgever geldende autobeleid in <b>aanmerking komen voor</b> een bedrijfswagen                                                                                                                                                |
| <b>Modaliteiten</b>   | De beslissing komt toe aan de werkgever – de werknemer kiest<br>Beslissing gematerialiseerd in een doc dat het statuut van sociaal document heeft                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                     |

16

## 1. Vergelijkende tabel

|                           | Cash for car                                                                                                                                                                                 | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aard van de vergoeding    | Cashvergoeding waarover de werknemer onmiddellijk en vrij kan beschikken                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>De werknemer kan het voordeel van een bedrijfswagen behouden</li> <li>Met het vrijgekomen budget financiert de werknemer bij voorrang duurzame vervoermiddelen</li> <li>Het eventuele saldo wordt aan het einde van het jaar cash aan de werknemer uitbetaald</li> </ul> |
| Omvang                    | 20 of 24% van 6/7 van de cataloguswaarde van de wagen die werd ingeleverd                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Het kostenverschil tussen de wagen waarop de werknemer aanspraak kan maken en de werkelijk gekozen wagen (Total cost)</li> <li>Het budget kan forfaitair worden vastgesteld (/wagenbudget) met een min. en een max.</li> </ul>                                           |
| Ontwikkeling              | Vast bedrag – wordt niet beïnvloed door de loopbaanvolaties van de werknemer<br>→ werknemer moet gedurende 12 maanden weer op een grotere wagen overschakelen opdat zijn vergoeding toeneemt | Het budget evolueert overeenkomstig het Cy car policy van de werkgever (bv. bij verandering van functie)                                                                                                                                                                                                        |
| Verandering van werkgever | Overdraagbaar bedrag (waarbepaling is een vast gegeven, dat niet wordt beïnvloed door welke verandering dan ook gedurende de loopbaan van de ontvanger)                                      | De werknemer sluit aan bij het beleid dat bij de nieuwe werkgever van toepassing is                                                                                                                                                                                                                             |

## 1. Vergelijkende tabel

|                              | Cash for car                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Behandeling in arbeidsrecht  | <ul style="list-style-type: none"> <li>In principe geen cumulatie tussen de mobiliteitsvergoeding en de terugbetalingen voor woon-werkverplaatsingen</li> <li>De vergoeding wordt behandeld als het privégebruik van de bedrijfswagen <ul style="list-style-type: none"> <li>Het voordeel wordt behouden tijdens bepaalde periodes van schorsing van de arbeidsovereenkomst</li> <li>Telt mee in de berekening van de ontslagvergoeding</li> <li>In principe niet voor eindejaarspremie, vakantiegeld</li> <li>Voordeliger behandeling mogelijk via cao</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Bedrijfswagen</u>: huidige behandeling</li> <li><u>Budget</u>: de werknemer moet een bijdrage betalen (% van het budget – de abonnementen van het openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen en fietsvergoeding = vrijgesteld).</li> </ul> |
| Behandeling in sociaal recht | CO <sub>2</sub> -bijdrage gelijk aan de CO <sub>2</sub> -bijdrage die verschuldigd is voor de laatste ingeleverde wagen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Bedrijfswagen</u>: huidige behandeling</li> <li><u>Budget</u>: de waarde van het belastbaar voordeel hangt af van het gebruik dat de werknemer maakt van het budget</li> </ul>                                                                |
| Behandeling in fiscaal recht | Percentage x 6/7de van de ingeleverde wagen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Bedrijfswagen</u>: huidige behandeling</li> <li><u>Budget</u>: de waarde van het belastbaar voordeel hangt af van het gebruik dat de werknemer maakt van het budget</li> </ul>                                                                |

18

## 2. Voorbeeld & enquête

➤ **Voorbeeld bij Proximus:**

- Sinds de invoering van het mobiliteitsbudget wordt een daling van het aantal afgelegde km waargenomen (daling van het aantal afgelegde km van 25%)
- 53% heeft zijn parkeerplaats opgegeven - dus minstens 53% heeft geopteerd voor andere vervoermiddelen dan de wagen voor zijn woon-werkverplaatsingen.

➤ **Enquête VIM – KPMG**

- De resultaten van het project tonen duidelijk aan dat de huidige (para)fiscale regeling heel complex is en voor veel ondernemingen een belemmering vormt om een mobiliteitsbudget in te voeren;
- 45% heeft zijn verplaatsingswijze aangepast;
- Een mobiliteitsbudget heeft niet alleen een invloed op de woon-werkverplaatsingen: de verplaatsingen naar de handelszones en de vrijetijdsvplaatsingen gebeuren ook vaak op duurzame wijze.

19

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>CCE/CNT 2018-0197<br/>CCR 610-15 – D04<br/>CNT 69/D.18-9<br/>Dossier 2.698-8<br/>22 janvier 2018</p>                                                                                                                                                                    |
|  | <h2><b>Avis unanime des interlocuteurs sociaux interprofessionnels sur le budget mobilité</b></h2> <p>La Commission des Affaires sociales et la Commission des Finances et du Budget de la Chambre des représentants</p> <p>Audition du mardi 23 janvier 2018</p> <p>1</p> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <h3><b>Introduction et contexte</b></h3>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Merci d'inviter les interlocuteurs sociaux.</li><li>➤ L'AIP 2017-2018: la mobilité est identifiée comme un des défis sociétaux que les interlocuteurs sociaux s'engagent à relever, le budget mobilité comme un des éléments d'une vision globale de la mobilité</li><li>➤ Avis unanime du CCE et du CNT du 7 avril 2017 sur le budget mobilité, en exécution de l'AIP 2017-2018</li></ul> <p>2</p> |

| Exposé |                                                                                              |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| ➤      | Parti I: Présentation du budget mobilité proposé par les Conseils                            |
| ➤      | Parti II: Comparaison entre « cash for cars » et le budget mobilité proposé par les Conseils |
|        | 3                                                                                            |

| Parti I : Le budget mobilité, proposé par les Conseils |                                          |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------|
| <b>Contenu:</b>                                        |                                          |
| 1.                                                     | Conditions préalables                    |
| 2.                                                     | Objectifs du budget mobilité             |
| 3.                                                     | Définition du budget mobilité            |
| 3.1.                                                   | Instauration et octroi                   |
| 3.2.                                                   | Fonctionnement                           |
| 3.3.                                                   | Durée et montant                         |
| 3.4.                                                   | Mesures anti-abus                        |
| 3.5.                                                   | Traitement parafiscal                    |
| 3.6.                                                   | Traitement fiscal                        |
| 4.                                                     | Avantages de la proposition des Conseils |
|                                                        | 4                                        |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                 |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                 |
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>1. Conditions préalables</b> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le budget mobilité doit inciter un changement de comportement vers une mobilité plus durable et ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale.</li> <li>➤ Le budget mobilité ne peut pas engendrer de surcoût pour les employeurs, ni une charge administrative supplémentaire par rapport à ce qui existe aujourd'hui.</li> <li>➤ Il doit garantir aux travailleurs au moins le même niveau de remboursement des frais de déplacement domicile-travail qu'actuellement.</li> <li>➤ Le budget mobilité doit être budgétairement neutre pour l'Etat et la sécurité sociale.</li> </ul> | 5                               |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                        |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                        |
|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>2. Objectifs du budget mobilité</b> |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ S'inscrire dans le cadre d'une politique de mobilité durable (cf Avis CCE du 18/11/2015).</li> <li>➤ Changer, le cas échéant, les comportements de mobilité non durables en offrant des modes et services de transport multiples et contribuer ainsi à une réduction de la congestion du trafic</li> <li>➤ Faciliter la multimodalité</li> <li>➤ Constituer un incitant pour promouvoir et développer l'offre de transports en commun collectifs, l'offre de transports collectifs privés et l'offre de transports partagés.</li> </ul> | 6                                      |



### 3. Définition du budget mobilité

- Le budget mobilité est un budget:
  - que l'employeur peut octroyer aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre;
  - que le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser;
  - que le travailleur doit consacrer prioritairement à des modes et services de transport durables;
  - qui couvre les frais de déplacements privés de son détenteur.

7

#### 3.1. Instauration et octroi

- L'employeur peut décider quand et sous quelles conditions le budget mobilité est octroyé (via CCT, convention individuelle ou règlement d'entreprise).
- Le budget mobilité peut être octroyé uniquement pour les travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui y sont éligibles (les travailleurs qui, à la suite d'une promotion ou d'un engagement, intègrent une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue).
- Le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser le budget mobilité.
- L'employeur doit communiquer de manière préalable les modalités du calcul du budget mobilité et son montant.

8

### 3.2. Fonctionnement

- Le travailleur peut financer avec le budget mobilité:
    - Une **voiture de société** plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché ET, avec le solde restant:
    - **Des moyens de transport durables:**
      - Abonnement de transport en commun public
      - Indemnité vélo
      - Avantage de toute nature du vélo d'entreprise
      - Système de vélos partagés
      - Système de voitures partagées
      - Titres de transport publics (tant en Belgique qu'à l'étranger)
      - Location de voitures en Belgique et à l'étranger
      - Taxi agréé
      - Système de scooters partagés
      - Entretien de bicyclettes
      - [achat et location de vélo]
- Cette liste peut être précisée par les interlocuteurs sociaux à la demande du gouvernement.
- La partie non utilisée par le travailleur sera versée, une fois par an, **en cash.**

9

### 3.3. Durée et montant

- Le budget mobilité est octroyé aussi longtemps que le travailleur est éligible à une voiture de société selon la politique de l'employeur.
- Le montant du budget mobilité = coût pour l'employeur (y compris les charges fiscales et parafiscales) de la voiture de société à laquelle le travailleur renonce (coût du leasing ou charges d'amortissement, frais éventuels de carburant, frais de gestion et cotisations de solidarité):
  - Le budget mobilité peut être fixé de manière forfaitaire par catégorie de fonctions.
  - Une limite inférieure et supérieure (en montant absolu) est prévue pour le budget mobilité.
  - Sauf disposition contraire prévue dans la politique relative aux voitures de société de l'employeur, les obligations de l'employeur pour intervenir dans les frais de déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne sont plus d'application avec le budget mobilité.
  - Le budget mobilité entre en ligne de compte pour le calcul de la marge salariale.

10

### 3.4. Mesures anti-abus

- Le budget mobilité ne peut être instauré en remplacement ou en conversion de rémunérations, primes, avantages en nature.
- Le budget mobilité ne peut être instauré en remplacement d'une voiture de société lorsque celle-ci a été octroyée en remplacement ou en conversion de rémunérations, primes et avantages en natures.
- Les mesures du budget mobilité feront l'objet d'une évaluation des interlocuteurs sociaux siégeant au CNT/CCE sur base des données de la DmfA se rapportant au budget mobilité.

11

### 3.5. Traitement parafiscal

- La partie du budget mobilité consacrée au financement de la voiture de société est sujette au traitement parafiscal spécifique des voitures de société.
- Une cotisation spéciale de XX% est due par le travailleur sur le solde du budget mobilité sous déduction du montant qui a servi à financer l'acquisition d'un abonnement de transport en commun public personnel pour la distance domicile-travail et sous déduction de l'avantage lié à l'usage privé d'un vélo d'entreprise.
  - Cette cotisation n'est pas due lorsque le travailleur effectue ses déplacements domicile-travail en cycle et ce, à concurrence du montant auquel le travailleur pourrait prétendre s'il ne bénéficiait pas d'un budget mobilité.

12

### 3.6. Traitement fiscal

- La partie du budget mobilité consacrée au financement de la voiture de société est sujette au traitement fiscal spécifique des voitures de société.
- Le solde du budget mobilité constitue un avantage imposable, fixé forfaitairement à XX% sous déduction du montant qui a servi à financer l'acquisition d'un abonnement de transport en commun public personnel pour la distance domicile-travail et sous déduction de l'avantage lié à l'usage privé d'un vélo d'entreprise
- Ce forfait est porté à XX% si le travailleur ne démontre pas qu'il a consacré au minimum un montant de XX euros ou xx% au financement de moyens de transports durables
- Le solde du budget mobilité est déductible à XX p.c. à l'impôt des sociétés.

13

### 4. Avantages de la proposition des Conseils

- La proposition des Conseils rencontre mieux l'objectif de stimuler la mobilité durable que la proposition de « cash for cars » car:
  - Les travailleurs optant pour un budget mobilité doivent consacrer prioritairement le solde dégagé par ce choix à des modes et services de transport durables.
  - L'incitant (para)fiscal pour l'usage des **transports en commun publics** et/ou **du vélo** est plus important que lorsque le budget est versé immédiatement en net. En effet, la partie du budget mobilité utilisée pour financer cet usage lié aux déplacements domicile-travail est complètement exonérée (para)fiscalement. De plus, le traitement (para)fiscal de la partie du budget mobilité non dépensée est plus avantageux que le salaire brut uniquement lorsqu'un montant minimum du budget mobilité a été consacré à des services et modes de transport durables.
  - La proposition des Conseils constitue un incitant supplémentaire au développement de nouvelles solutions de mobilité durable pour les acteurs du marché.

14

## Parti II Comparaison entre « cash for cars » et le budget mobilité proposé par les Conseils

### Contenu:

1. Tableau comparatif
2. Exemple & enquête

15

|                       | Cash for car                                                                                                                                                                                                            | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objectifs</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Encourager les travailleurs à abandonner leur voiture de société <b>au profit d'autres moyens de transport</b> plus durables</li> <li>Réduire la congestion du trafic</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tendre vers une politique de mobilité durable <i>avant</i> l'octroi d'une voiture de société</li> <li>Encourager les changements de comportements et la <b>multimodalité</b></li> <li>Promouvoir le développement d'offres de transport flexibles</li> </ul> |
| <b>Fonctionnement</b> | Le travailleur doit <b>renoncer totalement</b> à sa voiture de société                                                                                                                                                  | Le travailleur <b>peut conserver</b> une voiture plus petite que celle à laquelle il a droit – la différence de coût alimente le budget de mobilité                                                                                                                                                 |
| <b>Public cible</b>   | Les travailleurs qui <b>disposent effectivement</b> d'une voiture de société depuis au moins 12 mois                                                                                                                    | Les travailleurs <b>éligibles</b> à une voiture de société selon la politique voiture applicable chez l'employeur                                                                                                                                                                                   |
| <b>Modalités</b>      | La décision appartient à l'employeur – le travailleur choisit                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                       | Décision matérialisée dans un doc qui a le statut de document social                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

16

|                        | Cash for car                                                                                                                                                               | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Nature de l'allocation | Rémunération cash dont le travailleur peut disposer immédiatement et librement                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le travailleur peut conserver l'avantage d'une voiture de société</li> <li>Avec le budget libéré, le travailleur finance en priorité des moyens de transport durables</li> <li>Le solde éventuel est versé en cash au salarié en fin d'année</li> </ul> |
| Ampleur                | 20 ou 24% de 6/7 de la valeur catalogue de la voiture qui a été restituée                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La différence de coût entre la voiture à laquelle le travailleur peut prétendre et la voiture effectivement choisie (Total cost)</li> <li>Le budget peut être fixé forfaitairement (// budget voiture) avec un min. et un maximum</li> </ul>            |
| Evolution              | Montant fixe – n'est pas influencé par les évolutions de carrière du travailleur → travailleur doit repasser à une plus grosse voiture pdt 12 mois pour que l'allocation ↗ | Le budget évolue conformément à la Cy car policy de l'employeur (par ex. en cas de changement de fonction)                                                                                                                                                                                     |
| Changement d'employeur | Sac à dos (valorisation est une donnée fixe, qui n'est pas influencée par quelque modification que ce soit au cours de la carrière du bénéficiaire).                       | Le travailleur s'inscrit dans la politique applicable chez le nouvel employeur                                                                                                                                                                                                                 |

17

|                                | Cash for car                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Budget de mobilité                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Traitement en droit du travail | <ul style="list-style-type: none"> <li>En principe pas de cumul entre l'allocation de mobilité et les remboursements domicile-lieu de travail</li> <li>L'allocation est traitée comme l'usage privé de la voiture de société <ul style="list-style-type: none"> <li>L'avantage est maintenu pendant certaines périodes de suspension du contrat de travail</li> <li>Intervient dans calcul de l'indemnité de préavis</li> <li>En principe, pas pour la PFA, pécule de vacances</li> <li>Traitement plus avantageux possible par CCT</li> </ul> </li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Traitement en droit social     | Cotisation CO2 égale à la cotisation CO2 due pour la dernière voiture restituée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voiture de société : traitement actuel</li> <li>Budget: le travailleur est redevable d'une cotisation (% du budget – les abonnements en transport en commun public domicile-lieu de travail et indemnité vélo = exonéré).</li> </ul> |
| Traitement en droit fiscal     | Pourcentage x 6/7 <sup>e</sup> de la voiture abandonnée                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voiture de société : traitement actuel</li> <li>Budget: la valeur de l'avantage taxable dépend de l'usage que le travailleur fait du budget</li> </ul>                                                                               |

18



## Exemple et enquête

- Exemple chez Proximus

- Depuis l'introduction du budget de mobilité, on observe une diminution des km parcourus (diminution de 25% du nombre de km parcourus)
- 53% ont renoncé à leur place de parking - donc au moins 53% ont opté pour des moyens de transport autre que la voiture pour leur déplacement domicile-lieu de travail.

- **Enquête VIM – KPMG**

- Les résultats du projet montrent clairement que le régime actuel (para)fiscal est très complexe et constitue pour beaucoup d'entreprises un obstacle à l'introduction d'un budget de mobilité;
- 45% a changé sa manière de se déplacer;
- Un budget de mobilité n'a pas seulement une influence sur les déplacements domicile-lieu de travail: les déplacements vers les commerces et les déplacements liés au loisir s'effectuent également souvent de façon plus durable.