

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 februari 2018

WETSONTWERP

**betreffende de invoering van een
mobiliteitsvergoeding
(art. 1 tot 15 en 22 tot 34)**

**Wetsvoorstel tot wijziging van de
wet van 3 juli 1978 betreffende de
arbeidsovereenkomsten en van het Wetboek
van de inkomstenbelastingen 1992, teneinde
een “cheque hypothecair krediet” of een
“huurgeldcheque” te kunnen toestaan als
voordeel in natura**

**Voorstel van resolutie over de uitbreiding van
de regeling voor gratis woon-werkverkeer per
trein tot alle werknemers**

**Wetsvoorstel tot instelling van een budget
levenskwaliteit**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Benoît PIEDBOEUF** EN **Georges GILKINET**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 février 2018

PROJET DE LOI

**concernant l’instauration d’une
allocation de mobilité
(art. 1^{er} à 15 et 22 à 34)**

**Proposition de loi modifiant la loi du
3 juillet 1978 relative aux contrats de travail
et le Code des impôts sur les revenus 1992,
permettant l’octroi d’un avantage en nature
“chèque crédit hypothécaire” ou
“chèque loyer”**

**Proposition de résolution visant à étendre
la gratuité des transports domicile - lieu de
travail en train à l’ensemble des travailleurs**

**Proposition de loi relative au budget
qualité de vie**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
MM. **Benoît PIEDBOEUF** ET **Georges GILKINET**

**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 Dedeker, 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, Kattrin Jadin, Damien Thiéry
Hendrik Bogaert, Griet Smaers, Vincent Van Peteghem
Patricia Ceysens, Ine Somers, Carina Van Cauter
Karin Temmerman, Dirk Van der Maelen
Meyrem Almaci, Jean-Marc Nollet
Michel de Lamotte, Catherine Fonck

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

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

INHOUD	Blz.
I. Procedure	4
II. Inleidende uiteenzettingen	4
III. Algemene bespreking.....	10
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	30
Bijlagen.....	33

SOMMAIRE	Pages
I. Procédure	4
II. Exposés introductifs	4
III. Discussion générale.....	10
IV. Discussion des articles et votes	30
Annexes	33

Zie:

Doc 54 2838/ (2017/2018):

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Verslag hoorzitting (Financiën en Sociale Zaken).
- 003: Verslag van de eerste lezing (Financiën).
- 004: Verslag van de eerste lezing (Sociale Zaken).
- 005: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Sociale Zaken).
- 006: Artikelen aangenomen in eerste lezing (Financiën).

Doc 54 1796/ (2015/2016):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Onkelinx c.s.

Doc 54 1855/ (2015/2016):

- 001: Voorstel van resoluie van de heer Devin c.s.

Doc 54 1925/ (2015/2016):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Fonck c.s.

Voir:

Doc 54 2838/ (2017/2018):

- 001: Projet de loi.
- 002: Rapport audition (Finances et Affaires sociales).
- 003: Rapport de la première lecture (Finances).
- 004: Rapport de la première lecture (Affaires sociales).
- 005: Articles adoptés en première lecture (Affaires sociales).
- 006: Articles adoptés en première lecture (Finances).

Doc 54 1796/ (2015/2016):

- 001: Proposition de loi de Mme Onkelinx et consorts.

Doc 54 1855/ (2015/2016):

- 001: Proposition de résolution de M. Devin et consorts.

Doc 54 1925 (2015/2016):

- 001: Proposition de loi de Mme Fonck et consorts.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 16, 23 en 31 januari 2018.

I. — PROCEDURE

Op dinsdag 23 januari 2018 hebben de commissie voor de Financiën en de Begroting en de commissie voor de Sociale Zaken een gezamenlijke hoorzitting georganiseerd met vertegenwoordigers van de Nationale Arbeidsraad, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Bond Beter Leefmilieu (DOC 54 2838/002).

Na een proceduredebat heeft de commissie op dinsdag 23 januari 2018 een advies gevraagd aan de diensten van de Kamer over de gevolgen van het ontbreken van het advies van de Nationale Arbeidsraad.

Het advies van de diensten van de Kamer dat aan de commissieleden werd bezorgd op 30 januari 2018, luidde dat het ontbreken van een advies van de Nationale Arbeidsraad op zich geen gevolgen heeft voor de geldigheid van de wettelijke regeling die tot stand komt.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude

De heer Johan Van Overtveldt, minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, legt uit dat het voorliggend wetsontwerp de mogelijkheid introduceert voor werknemers die lang genoeg over een bedrijfswagen beschikken, om deze in te leveren voor een geldbedrag dat hetzelfde fiscaal en sociaal statuut geniet als de bedrijfswagen.

Het doel van het ontwerp is m.a.w. een volwaardig alternatief te bieden voor de fiscaal aantrekkelijke salarisswagen om zo de mobiliteit en het milieu ten goede te komen.

De uitgangpunten van dit ontwerp zijn dan ook:

— *Cash for car* of m.a.w. cash in ruil voor de auto: de mobiliteitsvergoeding is erop gericht om bedrijfswagens van de baan te halen en staat daarom alleen open voor werknemers die nu reeds over een bedrijfswagen beschikken;

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 16, 23 et 31 janvier 2018.

I. — PROCÉDURE

Le mardi 23 janvier 2018, la commission des Finances et du Budget et la commission des Affaires sociales ont procédé à une audition conjointe à laquelle étaient invités des représentants du Conseil national du travail, du Conseil central de l'économie et du *Bond Beter Leefmilieu* (DOC 54 2838/002).

Le 23 janvier 2018, après un débat de procédure, la commission a demandé aux services de la Chambre un avis sur les conséquences de l'absence de l'avis du Conseil national du travail.

Dans leur avis, transmis aux membres de la commission le 30 janvier 2018, les services de la Chambre indiquent que l'absence de cet avis n'a pas d'incidence sur la validité de la réglementation légale en voie d'élaboration.

II. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif du ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale

M. Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, explique que le projet de loi à l'examen vise à permettre aux travailleurs qui disposent d'un véhicule de société depuis assez longtemps de restituer ce véhicule contre une somme d'argent à laquelle s'appliquera un statut fiscal et social identique à celui qui s'applique aux véhicules de société.

L'objectif du projet est, en d'autres termes, de proposer une réelle alternative à la voiture de société, fiscalement attrayante, et de contribuer ainsi à la mobilité et à la préservation de l'environnement.

Les lignes de force du présent projet sont dès lors les suivantes:

— *Cash for car* ou, en d'autres mots, de l'argent comptant en contrepartie de la voiture: l'allocation de mobilité vise à retirer les voitures de société de la circulation et elle n'est dès lors accessible qu'aux travailleurs qui disposent déjà d'un véhicule d'entreprise;

— principiële vrijheid: geen verplichting voor werkgevers om het in te voeren en geen verplichting voor een werknemer met een bedrijfswagen om daarop in te gaan;

— budgetneutraliteit: werknemers die opteren voor een mobiliteitsvergoeding mogen er financieel niet op achteruitgaan, voor werkgevers mag de loonkost niet stijgen en voor de overheid moeten de inkomsten gelijk blijven.

Wat het toepassingsgebied betreft, zijn er drie uitgangspunten:

1) De mobiliteitsvergoeding is alleen mogelijk voor werkgevers die al minstens gedurende een ononderbroken periode van drie jaar, één of meerdere bedrijfswagen hebben gegeven aan één of meerdere werknemers. Die termijn van drie jaar is uiteraard te zien als een antimisbruikbepaling. De minister benadrukt dat snel een auto gaan huren voor één maand, om die dan te laten omruilen voor een mobiliteitsvergoeding, niet is toegestaan. Voor jonge werkgevers, namelijk zij die nog geen drie jaar actief zijn, is er wel voorzien in een uitzondering;

2) De mobiliteitsvergoeding is alleen mogelijk voor werknemers die al lang genoeg over een bedrijfswagen beschikken. Dit betekent in deze context dat de werknemers in de voorbije 3 jaar minstens 12 maanden een bedrijfswagen hebben en in de drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, ononderbroken een bedrijfswagen hebben;

Beide voorwaarden dienen samen vervuld te zijn en zijn uiteraard bedoeld om te vermijden dat een werknemer eerst gedurende een maand of twee, een bedrijfswagen krijgt om deze vervolgens in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding; het doel is immers om bestaande bedrijfswagens uit het verkeer te halen, niet om eerst iedereen in een bedrijfswagen te duwen.

3) Er zijn ten slotte ook specifieke bepalingen opgenomen voor werknemers die van werk veranderen om te vermijden dat zij bij hun nieuwe werkgever terug eerst een bedrijfswagen moeten krijgen.

In alle gevallen geldt hoe dan ook als principe dat de werknemer zelf vrijwillig beslist of hij de mobiliteitsvergoeding aanvraagt of niet en dat de werkgever beslist of hij het systeem van de mobiliteitsvergoeding invoert in zijn onderneming én of hij het toekent aan de betrokken werknemer.

— liberté de principe: les employeurs ne sont pas obligés d'instaurer le système, et les travailleurs ne sont pas obligés de restituer leur voiture de société;

— neutralité budgétaire: les travailleurs qui optent pour une allocation de mobilité ne peuvent pas subir de préjudice financier; pour les employeurs, le coût salarial ne peut augmenter et pour l'autorité, les recettes doivent rester identiques.

En ce qui concerne le champ d'application, les trois principes suivants prévalent:

1) l'allocation de mobilité n'est possible que pour les employeurs qui ont donné à un ou plusieurs travailleurs un ou plusieurs véhicules d'entreprise pendant une période ininterrompue d'au moins trois ans. Ce délai de trois ans doit bien entendu être considéré comme une disposition anti-abus. Le ministre souligne qu'il n'est pas autorisé de louer rapidement un véhicule pour une durée d'un mois, pour ensuite l'échanger contre une allocation de mobilité. Une exception est toutefois prévue pour les jeunes employeurs, c'est-à-dire ceux qui sont actifs depuis moins de trois ans;

2) l'allocation de mobilité n'est envisageable que pour les travailleurs qui disposent depuis assez longtemps d'un véhicule d'entreprise. Cela signifie, dans ce contexte, que les travailleurs ont eu, au cours des trois années précédentes, un véhicule d'entreprise pendant au moins douze mois et, au moment de la demande, disposent d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption;

Les deux conditions doivent être remplies simultanément et elles visent évidemment à éviter qu'un travailleur reçoive d'abord un véhicule d'entreprise pendant un mois ou deux, pour l'échanger ensuite contre une allocation de mobilité: l'objectif est en effet de retirer les véhicules de société existants de la circulation, et non d'inciter au préalable chacun à en prendre une.

3) Enfin, le projet de loi contient également des dispositions spécifiques qui concernent les travailleurs qui changent d'employeur, afin d'éviter que le nouvel employeur doive à nouveau d'abord leur donner une voiture de société.

Le principe qui prévaut dans tous les cas est que le travailleur décide lui-même, sur base volontaire, de demander ou non l'allocation de mobilité et que c'est l'employeur qui décide d'instaurer le système de l'allocation de mobilité dans son entreprise, et s'il accorde cette allocation au travailleur en question.

Wat de mobiliteitsvergoeding zelf betreft, gelden de volgende uitgangspunten:

1) Het is een geldbedrag dat wordt berekend op basis van de cataloguswaarde in nieuwe staat van de ingeleverde bedrijfswagen. Het is m.a.w. dezelfde basis als deze voor de berekening van het privé belastbaar voordeel van de bedrijfswagen. Concreet is de mobiliteitsvergoeding gelijk aan de cataloguswaarde $\times 6/7^{\text{de}} \times 20\%$. Dit bedrag wordt nog verhoogd met 20% als de werknemer voor zijn bedrijfswagen ook een tankkaart had van zijn werkgever. De cataloguswaarde waarop de mobiliteitsvergoeding wordt berekend, wordt jaarlijks geïndexeerd;

2) Voor de werknemer is deze mobiliteitsvergoeding op fiscaal en sociaal vlak even interessant als de bedrijfswagen. Zo is het belastbaar gedeelte van de mobiliteitsvergoeding vergelijkbaar met het belastbaar voordeel voor de bedrijfswagen en betaalt hij er verder ook geen sociale bijdragen op. Het belastbaar gedeelte van de mobiliteitsvergoeding wordt eveneens jaarlijks geïndexeerd.

3) Voor de werkgever is de mobiliteitsvergoeding in eerste instantie aftrekbaar ten belope van hetzelfde percentage als van toepassing was op de kosten van de ingeleverde bedrijfswagen, namelijk afhankelijk van de CO_2 -uitstoot. Er is op dit vlak door de regering ook geopteerd om een ecologische correctie in te bouwen in die zin dat de aftrek van de mobiliteitsvergoeding maximaal gelijk is aan 95% (dat is immers een ontmoediging om de meest milieuvriendelijke auto's, die een hogere fiscale aftrek hebben, om te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding) en minimaal gelijk is aan 75% (dat is dan uiteraard het omgekeerde: het is een aanmoediging om de meest vervuilende auto's, die een lagere fiscale aftrek hebben, om te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding). Het toepasselijke aftrekpercentage wordt vervolgens jaarlijks verlaagd met 10 procentpunten tot het minimum van 75% is bereikt;

4) Net zoals bij een bedrijfswagen is de werkgever tenslotte ook een solidariteitsbijdrage verschuldigd op de mobiliteitsvergoeding, berekend op de ingeleverde bedrijfswagen.

Het eerste logische gevolg van de toekenning van een mobiliteitsvergoeding is uiteraard dat een mobiliteitsvergoeding principieel niet kan worden gecombineerd met een bedrijfswagen. Ook alle andere voordelen die gepaard gingen met de bedrijfswagen, zoals bv. een tankkaart, dienen desgevallend te worden stopgezet.

Quant à l'allocation de mobilité proprement dite, les principes sont les suivants:

1) il s'agit d'une somme d'argent calculée sur la valeur catalogue à l'état neuf de la voiture de société restituée. En d'autres termes, la base est identique à celle utilisée pour calculer l'avantage privé imposable de la voiture de société. Concrètement, l'allocation de mobilité correspond à la valeur catalogue $\times 6/7^{\text{e}} \times 20\%$. Ce montant est encore majoré de 20% lorsque le travailleur dispose également d'une carte de carburant pour sa voiture de société. La valeur catalogue sur laquelle l'allocation de mobilité est calculée est indexée chaque année;

2) pour le travailleur, cette allocation de mobilité est, fiscalement et socialement, tout aussi intéressante que la voiture de société. Ainsi, la partie imposable de cette allocation est comparable à l'avantage imposable pour la voiture de société et le travailleur n'est pas redevable de cotisations sociales à cet égard. La partie imposable de l'allocation de mobilité est également indexée chaque année.

3) pour l'employeur, l'allocation de mobilité est d'abord déductible à concurrence du même pourcentage que celui qui était applicable aux frais de la voiture de société restituée, c'est-à-dire en fonction de l'émission de CO_2 . À cet égard, le gouvernement a également décidé d'apporter une correction d'ordre écologique dans la mesure où la déduction de l'allocation de mobilité ne pourra pas dépasser 95% (il s'agit de dissuader les intéressés d'échanger les voitures les moins polluantes, qui donnent lieu à une déduction fiscale supérieure, contre une allocation de mobilité) et ne pourra pas être inférieure à 75% (ici, c'est bien sûr l'effet inverse: il s'agit d'encourager les automobilistes à échanger les voitures les plus polluantes, donnant lieu à une déduction fiscale inférieure, contre une allocation de mobilité). Le pourcentage de déduction applicable sera ensuite diminué annuellement de 10 points de pourcentage jusqu'à atteindre le minimum de 75% ;

4) Tout comme pour une voiture de société, l'employeur sera enfin redevable d'une cotisation de solidarité sur l'allocation de mobilité, calculée sur la voiture de société restituée.

La première conséquence logique résultant de l'octroi d'une allocation de mobilité est bien entendu qu'une allocation de mobilité et une voiture de société ne peuvent en principe être combinées. De même, il s'agit le cas échéant de mettre un terme à tous les autres avantages liés à la voiture de société, tels que la carte essence.

Van belang is verder ook dat een mobiliteitsvergoeding principieel niet kan worden gecombineerd met verplaatsingsvergoedingen voor woon-werkverkeer, ongeacht hoe die woon-werkverplaatsingen worden afgelegd (met auto, trein, fiets enzovoort). De bedoeling is immers dat de werknemer net zijn mobiliteitsvergoeding gebruikt om zijn verplaatsingen mee te financieren: hij kiest daarbij dan zelf welke vervoersoplossing hij de beste acht, maar vast staat in ieder geval dat hij het niet meer met een bedrijfswagen zal doen.

B. Inleidende uiteenzetting van het voorstel van resolutie over de uitbreiding voor gratis woon-werkverkeer per trein tot alle werknemers (DOC 54 1855/001)

Mevrouw Karine Lalieux (PS), mede-indienster van het voorstel van resolutie, geeft aan dat het voorstel van resolutie de uitbreiding voor gratis woon-werkverkeer per trein beoogt tot alle werknemers.

De spreekster herinnert eraan dat ruim tien jaar geleden de federale regering een sterke steunmaatregel heeft genomen ter bevordering van milieuvriendelijk vervoer, met name in 2004 voor het personeel van de autonome overheidsbedrijven en de federale administratieve diensten, en in 2005 voor het personeel van de privéondernemingen. Die steunmaatregel behelst een financiële tegemoetkoming bovenop de bijdrage van de werkgever. Door die derdebetalersregeling kan de Staat derhalve een deel van de prijs van de treinkaart voor zijn rekening nemen. Werkgevers die met de NMBS een zogenaamde “Overeenkomst Derde Betaler” hebben gesloten, nemen dan 80 % van de vervoerskosten voor hun rekening, terwijl de overige 20 % door de Staat wordt gedragen.

Mevrouw Lalieux wijst erop dat ons land geconfronteerd wordt met grote uitdagingen op het vlak van mobiliteit. Twee derde van de werknemers maakt voor het woon-werkverkeer gebruik van de auto, terwijl slechts 13 % gebruik maakt van het openbaar vervoer. Het Federaal Planbureau voorziet voor 2030 geen gedragswijziging bij ongewijzigd beleid en voorspelt voor 2030 zelfs een toename van het autogebruik voor woon-werkverkeer tot 84 % en een stijging van de afgelegde kilometers met 30 %.

De overheid heeft dus een belangrijke verantwoordelijkheid om een gedragswijziging tot stand te brengen. Daarom beoogt dit voorstel van resolutie om de 80/20-derdebetalersovereenkomst verplicht te stellen en uit te breiden tot de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen. Zodoende krijgt de werknemer toegang tot een multimodaal vervoersmodel waarbij hij

À noter par ailleurs qu'en principe, une allocation de mobilité ne peut être combinée avec une indemnité couvrant les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, quel que soit le moyen utilisé pour effectuer lesdits déplacements (voiture, train, vélo, etc.). Le but est en effet que le travailleur affecte précisément son allocation de mobilité au financement de ses déplacements: il choisit alors lui-même la solution qu'il considère être la meilleure pour ses déplacements, mais il est certain qu'il n'utilisera plus une voiture de société.

B. Exposé introductif de la proposition de résolution visant à étendre la gratuité des transports domicile – lieu de travail en train à l'ensemble des travailleurs (DOC 54 1855/001)

Mme Karine Lalieux (PS), co-auteure de la proposition de résolution, indique que la proposition de résolution vise à étendre la gratuité des transports domicile – lieu de travail en train à l'ensemble des travailleurs.

L'intervenante rappelle que depuis 2004 pour le personnel des entreprises publiques autonomes et des entités administratives fédérales et depuis 2005 pour le personnel des entreprises privées, le gouvernement fédéral a pris une mesure de soutien forte en faveur des déplacements plus respectueux de l'environnement. Ce système prend la forme d'une intervention financière en complément à l'intervention de l'employeur. Ce système de tiers payant permet donc une intervention de l'État dans le prix de la carte-train. L'employeur qui conclut une convention tiers payant avec la SNCB prend alors en charge 80 % du coût du transport, les 20 % restants étant à charge de l'État.

Mme Lalieux souligne que notre pays est confronté à de grands défis en matière de mobilité. Deux tiers des travailleurs utilisent la voiture pour se rendre à leur travail, contre 13 % seulement qui empruntent les transports en commun. Le Bureau fédéral du plan ne prévoit pas, à l'horizon 2030, de changement de comportement à politique inchangée et prévoit même que l'usage de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail atteindra 84 % d'ici 2030, tandis que le nombre de kilomètres parcourus augmentera de 30 %.

Les autorités portent donc une responsabilité importante dans l'optique d'un changement de comportement. C'est pourquoi la proposition de résolution à l'examen vise à rendre obligatoire le recours à la convention tiers payant 80/20 et à l'étendre aux sociétés régionales de transports publics. Ce faisant, le travailleur aura accès à un modèle de transport multimodal lui assurant la

gratis gebruik kan maken van trein, tram en bus voor het woon-werkverkeer.

C. Inleidende uiteenzetting van het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, teneinde een “cheque hypothecair krediet” of een “huurgeldcheque” te kunnen toestaan als voordeel in natura (DOC 54 1796/001)

De heer Stéphane Crusnière (PS), mede-indiener van het wetsvoorstel, licht toe dat de auto in onze moderne samenleving al te veel wordt gebruikt. Dat heeft rampzalige gevolgen, zowel voor het milieu en de opwarming van de aarde als voor de verkeersoverlast in de steden.

Alleen al naar Brussel, onze hoofdstad en een economisch centrum, trekken volgens ramingen dagelijks ongeveer 350 000 personen om er te werken. Het is voor de indiener duidelijk dat de vele bedrijfswagens (650 000 bedrijfswagens, waarvan 400 000 salariswagens) de werknemers aanzetten om met de auto naar het werk te gaan, terwijl er alternatieven bestaan. De vele desinvesteringen in de NMBS gaan de werknemers ook niet motiveren om meer de trein te nemen.

Voor de volksgezondheid is het van belang dat de overheid de nodige maatregelen neemt om het gebruik van de wagen in het woon-werkverkeer in te perken. Daarnaast worden de grote steden waaronder Brussel geconfronteerd met een stadsvlucht van de middenklasse. Jaarlijks verlaten ongeveer 30 000 burgers uit de middenklasse Brussel en trekken naar de rand of het platteland. Ook nemen de woonkosten al maar een grotere hap uit het gezinsbudget.

Gelet op het voorgaande wensen de indieners van het wetsvoorstel een alternatief te bieden voor de bedrijfswagen. De bedoeling van dit wetsvoorstel bestaat er niet in het fiscaal voordeel van bedrijfswagens uit te hollen, maar veeleer de begunstigde een alternatief aan te reiken dat financieel even interessant is. Concreet strekt deze tekst ertoe de bedrijven – zowel de overheidsbedrijven als de privébedrijven – ertoe te verplichten een “woonbedrag” toe te kennen als alternatief voor de bedrijfswagen; het zou gaan om een voordeel van alle aard waarmee het bedrijf kan bijdragen in de terugbetaling van een hypothecaire lening of in de betaling van de huur van een woning, in plaats van een leasingwagen te geven.

gratuité des déplacements domicile-lieu de travail en train, bus et tram.

C. Exposé introductif de la proposition de loi modifiant la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail et le Code des impôts sur les revenus 1992, permettant l'octroi d'un avantage en nature “chèque crédit hypothécaire” ou “chèque loyer” (DOC 54 1796/001)

M. Stéphane Crusnière (PS), coauteur de la proposition de loi, indique que l'utilisation de la voiture a pris une place démesurée dans notre société moderne. Cette utilisation entraîne des conséquences désastreuses tant pour l'écologie et le réchauffement climatique que pour l'engorgement des villes.

Pour le seul cas de Bruxelles, capitale et pôle économique, on évalue autour de 350 000 le nombre de navetteurs qui viennent pour y travailler chaque jour. Pour l'auteur de la proposition, il est évident que le phénomène des voitures de société encourage les travailleurs à se déplacer en voiture alors que des alternatives existent (650 000 voitures de société, parmi lesquelles 400 000 voitures/salaires). Les nombreux désinvestissements dans la SNCB ne vont pas non plus motiver les travailleurs à prendre davantage le train.

En matière de santé publique, il est important que les pouvoirs publics prennent les mesures qui s'imposent afin de limiter l'usage de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Parallèlement, les grandes villes, dont Bruxelles, sont confrontées à un exode urbain de la classe moyenne. Chaque année, près de 30 000 citoyens de la classe moyenne quittent la capitale pour s'installer en périphérie ou à la campagne. Les frais de logement pèsent également de plus en plus dans le budget des ménages.

Face à tous ces constats, les auteurs de la proposition de loi veulent permettre une alternative à la voiture de société. L'objectif de la proposition de loi à l'examen n'est pas de mettre en péril l'avantage fiscal de la voiture de société mais plutôt de proposer au bénéficiaire une alternative toute aussi intéressante financièrement. Concrètement, la proposition de loi vise à obliger les entreprises, publiques ou privées, à accorder une allocation “logement” alternative à la voiture de société. Un avantage de toute nature permettant à l'entreprise d'intervenir dans le remboursement d'un prêt hypothécaire ou dans la location d'un bien immobilier à la place d'un leasing voiture.

Wie over een bedrijfswagen beschikt, zou het bedrag van het op die manier toegekende voordeel worden meegedeeld, zodat hij zijn werkgever eventueel kan vragen dat bedrag om te zetten in een waarde in geld, om het te gebruiken bij de terugbetaling van zijn hypotheeklening of bij de betaling van zijn huur. Met deze regeling blijft die “verworvenheid” van de begunstigde overeind en wordt tegelijk de kans geboden die te vervangen door iets wat even interessant is. Als voorwaarde zou uiteraard gelden dat de woning de begunstigde als hoofdverblijfplaats dient. Het dient opgemerkt dat de werkgever nu al de mogelijkheid heeft zijn personeels- of directieleden een lening tegen voordelige voorwaarden toe te kennen (renteloos of met lage rentevoet). Een renteloze lening of een lening tegen verminderd rentetarief is een voordeel van alle aard, dat onderworpen is aan belasting. Die alternatieven komen niet even vaak voor als de bedrijfswagen, die zeer in trek is, zowel bij werkgevers als bij werknemers.

Het opzet van dit wetsvoorstel verschilt van de lening die de werkgever verstrekt: in dit geval willen de indieners dat het voordeel kan worden verleend, ook als de lening al werd toegekend door een financiële instelling. Indien het voordeel ten slotte een hypotheeklening betreft, en geen huur, mag in geen geval het bedrag dat in de belastingaangifte als hypotheeklening kan worden afgetrokken, worden verminderd. Deze bepaling moet worden besproken met de gewesten, die ter zake bevoegd zijn.

D. Inleidende uiteenzetting van het wetsvoorstel tot instelling van een budget levenskwaliteit (DOC 54 1925/001)

De heer Benoît Dispa, mede-indiener van het wetsvoorstel, geeft aan dat volgens een jaarlijkse rangschikking van de Europese landen met de grootste verkeersdrukte België in 2015 bovenaan de lijst stond. Deze verkeerscongestie wordt in belangrijke mate veroorzaakt door het fiscaal voordeel voor bedrijfswagens dat in België werd ingevoerd. Alhoewel de bedrijfswagen een win-win formule betekent voor zowel de werkgever als de werknemer heeft deze een hoge maatschappelijke kostprijs op het vlak van verkeersveiligheid, het leefmilieu en de volksgezondheid.

Van de 482 939 nieuwe wagens die in 2014 werden ingeschreven, gebeurde dat in de helft van de gevallen op naam van een onderneming, in 48 % op naam van een privépersoon en in 2 % op naam van een zelfstandige. 828 956 voertuigen die in 2014 werden ingeschreven onder een ondernemingsnummer, waren personenwagens (op een totaal aantal van 1,4 miljoen wagens); 350 000 tot 400 000 van die personenwagens

Le bénéficiaire d'un véhicule de société se verrait notifier le montant de l'avantage accordé grâce à la voiture et aurait la possibilité de demander à son employeur de convertir en valeur absolue le montant de l'avantage pour qu'il soit injecté mensuellement dans le remboursement de son prêt hypothécaire ou dans le paiement de son loyer. Ce mécanisme permet de garantir cet “acquis” du bénéficiaire tout en permettant de le remplacer par quelque chose d'aussi intéressant. La condition serait bien entendu que le logement serve de domicile à titre principal au bénéficiaire. À noter qu'il existe déjà, également, la possibilité pour l'employeur d'octroyer un prêt à des conditions avantageuses (sans intérêt ou à un taux réduit) à tout membre de son personnel ou à l'un de ses dirigeants. L'absence d'intérêt ou un taux d'intérêt réduit constitue un avantage de toute nature soumis à l'impôt. Ces alternatives ne sont pas aussi fréquentes que la voiture de société qui est très populaire, tant dans le chef de l'employeur que de l'employé.

L'idée de la proposition de loi à l'examen diffère du prêt accordé par l'employeur: dans ce cas-ci, les auteurs veulent que l'avantage puisse être octroyé même si le prêt a déjà été accordé par un établissement financier. Enfin, si l'avantage concerne un prêt hypothécaire, et non un loyer, il ne peut en aucun cas diminuer le montant de déduction accordé pour les prêts hypothécaires dans la déclaration fiscale. Cette disposition devra être discutée avec les Régions qui sont compétentes pour cette matière.

D. Exposé introductif concernant la proposition de loi relative au budget qualité de vie (DOC 54 1925/001)

M. Benoît Dispa, coauteur de la proposition de loi, explique que d'après un classement annuel, la Belgique se place en 2015 en tête des pays européens en termes de congestion automobile. Cette congestion résulte en grande partie de l'avantage fiscal qui a été instauré en Belgique pour les voitures de société. Si la voiture de société constitue une formule “win-win” tant pour l'employeur que pour le travailleur, elle engendre également un coût important pour la société en termes de sécurité routière, d'environnement et de santé publique.

Sur les 482 939 voitures neuves immatriculées en 2014, 50 % l'ont été par des sociétés, 48 % par des particuliers et 2 % par des indépendants. Les 828 956 véhicules immatriculés sous un numéro d'entreprise en 2014 étaient des voitures particulières (sur un total de 1,4 million); environ 350 000 à 400 000 de ces voitures particulières sont des “voitures salaires” (utilisées par des salariés pour leurs besoins privés et qui font partie

waren “salariswagens” (wagens die door werknemers worden gebruikt voor hun privévervoer en deel uitmaken van hun bezoldigingspakket). Deze trend is alleen nog maar toegenomen in de laatste jaren.

Van degenen die een bedrijfswagen hebben, rijdt 84 tot 93 % ermee naar het werk; van degenen die geen bedrijfswagen hebben, is dat 59 %. Van wie geen bedrijfswagen heeft, reist meer dan één op vier met de trein naar het werk, tegenover minder dan 5 % van wie wel een bedrijfswagen heeft.

Recent onderzoek van het Federaal Planbureau heeft de negatieve gevolgen van dat fiscaal voordeel becijferd. Voor elke auto wordt het jaarlijkse welvaartsverlies geraamd op 2 361 euro, waarvan 1 637 euro aan kosten die los staan van het verkeersinfarct. In totaal wordt dat welvaartsverlies geraamd op 905 miljoen euro, omgerekend 0,23 % van het bbp.

Hoewel de bedrijfswagen een “win-win”-oplossing lijkt voor de band tussen werkgever en werknemer, geldt dat niet voor de samenleving in haar geheel. Van de ondernemingen kampt immers 90 % met een moeilijke bereikbaarheid, en 46 % geeft aan dat files een vlotte bereikbaarheid hinderen (in Brussel is dat 75 %). Eén op vijf bedrijven kreeg al te maken met valabele kandidaten die afhaakten wegens de slechte bereikbaarheid.

De indieners willen de bestaande berekening van het voordeel van alle aard voor de bedrijfswagens integraal handhaven, maar stellen voor de aan de werknemers geboden mogelijkheden uit te breiden, zodat het fiscaal stelsel neutraler wordt inzake vervoersmodi. Binnen de beperkingen van de door de werkgever voorgestelde financiële enveloppe zal de werknemer niet alleen een welbepaalde vervoersmodus kunnen kiezen, maar ook een woonbudget, dienstencheques, een budget voor kinderopvangkosten of ondersteuning bij telewerk.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vergadering van 23 januari 2018

1. *Betogen van de leden*

Mevrouw Daphné Dumery (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.

intégrale de leur package salarial). Une tendance qui n’a cessé de s’accroître ces dernières années.

On observe que 84 à 93 % des personnes qui disposent d’une voiture de société se rendent au travail en voiture, contre 59 % de ceux qui n’en disposent pas. Plus d’une personne sur quatre qui ne dispose pas d’une voiture de société voyage en train pour se rendre sur son lieu de travail, contre moins de 5 % des possesseurs d’une voiture de société.

Une étude récente du Bureau fédéral du Plan a chiffré les effets négatifs de cet avantage fiscal. Par voiture, la perte annuelle de bien-être est évaluée à 2 361 euros dont 1 637 euros sont attribuables aux coûts externes de la congestion. Au total, cette perte de bien-être est évaluée à 905 millions d’euros, soit 0,23 % du PIB.

Bien que la voiture de société semble constituer une solution “gagnant-gagnant” en ce qui concerne le lien entre l’employeur et le travailleur, il n’en va pas de même pour la société dans son ensemble. En effet, 90 % des entreprises sont confrontées à des problèmes d’accessibilité et 46 % d’entre elles déclarent que les files entravent une accessibilité aisée (cette proportion est de 75 % à Bruxelles). Une entreprise sur cinq a déjà eu affaire à des candidats valables qui se sont désistés au motif que l’entreprise est difficilement accessible.

Bien que les auteurs veuillent maintenir intégralement le calcul existant de l’avantage de toute nature pour les voitures de société, ils proposent d’élargir les possibilités offertes aux travailleurs de manière à accroître la neutralité du régime fiscal en matière de modes de transport. Dans les limites de l’enveloppe financière proposée par l’employeur, le travailleur pourra non seulement choisir un mode de transport bien précis, mais aussi un budget logement, des titres-services, un budget pour les frais de garde d’enfants ou une aide pour le télétravail.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Réunion du 23 janvier 2018

1. *Questions des membres*

Mme Daphné Dumery (N-VA) indique que le projet de loi à l’examen permettra aux travailleurs d’échanger leur voiture de société contre une allocation de mobilité grâce à laquelle ils pourront choisir eux-mêmes leur mode de déplacement entre leur lieu de travail et leur domicile.

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. En iedere wagen minder op de weg van en naar het werk is een kleine bijdrage tot de oplossing van de mobiliteitsproblemen en een beter leefmilieu.

Het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding is volgens mevrouw Dumery doordacht. Er is rekening gehouden met heel wat feitelijke mogelijkheden zoals een medewerker die over meer dan één bedrijfswagen beschikt, van werk verandert, of het geval van een werkgever die misbruik maakt van de invoering van een mobiliteitsvergoeding door slechts zeer kort een bedrijfswagen ter beschikking te stellen.

Het is de werkgever die beslist of een systeem van een mobiliteitsvergoeding in zijn onderneming wordt ingevoerd. Het staat de werkgever vrij om dat in te voeren voor de hele onderneming, voor een bepaalde afdeling, of voor bepaalde categorieën werknemers. De invoering gebeurt op dezelfde wijze als de invoering van een verloningssysteem van bedrijfswagens (bv. via cao, individuele arbeidsovereenkomst, gebruik).

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 in de voorbij 36 maanden en op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever. De werkgever mag de toekenning van een mobiliteitsvergoeding weigeren bijvoorbeeld omdat de functie van de betrokken werknemer een bepaalde representativiteit vereist en de bedrijfswagen daar een onderdeel van is (DOC 54 2838/001, p. 21). Voor het overige wordt de mobiliteitsvergoeding fiscaal en parafiscaal volledig op dezelfde wijze behandeld.

De keuzevrijheid van de werknemer is voor mevrouw Dumery de cruciale factor tot het welslagen.

De spreekster besluit dat haar fractie de mobiliteitsvergoeding volledig steunt, omdat het vrijwillig is voor de werknemer en werkgever, budgetneutraal is voor de individuele werkgever, werknemer en overheid, en

Le projet de loi n'a pas pour ambition de remplacer le système des voitures de société mais bien d'offrir une alternative aux travailleurs disposant d'une voiture de société. En outre, chaque voiture en moins sur le trajet entre le travail et le domicile constitue une petite contribution en vue de résoudre les problèmes de mobilité et d'améliorer l'environnement.

Mme Dumery estime que le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité est le fruit d'une mûre réflexion. Il tient compte d'une multitude de possibilités factuelles telles que le cas d'un collaborateur qui dispose de plus d'une voiture de société, qui change de travail, ou le cas d'un employeur qui fait un usage abusif de l'instauration d'une allocation de mobilité en ne mettant à disposition une voiture de société que durant une très brève période.

Il appartient à l'employeur de décider si un système d'allocation de mobilité est mis en place dans son entreprise. Il est loisible à l'employeur de le faire pour l'ensemble de l'entreprise, pour un service donné ou pour certaines catégories de travailleurs. Les modalités de mise en œuvre sont identiques à celles qui s'appliquent dans le cas de l'introduction du système de rémunération que constituent les voitures de société (par exemple par le biais de la CCT, du contrat de travail individuel, de l'usage).

L'employeur doit déjà mettre à disposition des voitures de société pendant une période ininterrompue de 36 mois précédant immédiatement l'introduction de l'allocation de mobilité avant de pouvoir commencer à mettre en œuvre le système d'allocation de mobilité. Le travailleur pourra opter pour cette allocation s'il a disposé d'une voiture de société durant au moins 12 mois au cours des 36 mois précédents et s'il dispose d'une voiture de société chez son employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption au moment de la demande. L'employeur peut refuser l'octroi d'une allocation de mobilité au motif, par exemple, que la fonction du travailleur concerné requiert une certaine représentativité et que la voiture de société en constitue une partie (DOC 54 2838/001, p. 21). Pour le reste, l'allocation de mobilité fait l'objet d'un traitement fiscal et parafiscal totalement identique.

Mme Dumery estime que la liberté de choix du travailleur est cruciale pour que le projet de loi à l'examen porte ses fruits.

L'intervenante conclut en affirmant que son groupe soutient pleinement l'allocation de mobilité, car elle s'accorde et se demande sur une base volontaire pour l'employeur et le travailleur, elle est neutre sur le plan

administratief eenvoudig is voor de werkgever. Nadien zal er een evaluatie volgen.

De heer Egbert Lachaert (Open Vld) stipt aan dat er rekening mee dient te worden gehouden dat een bedrijfswagen een vorm van loon is. De bedrijfswagen is één van de mogelijkheden die de werkgever heeft om de werknemer op een fiscaalvriendelijke manier loonopslag te geven. De bedrijfswagen vandaag op morgen afschaffen, zou leiden tot heel wat loonverlies bij heel wat werknemers en is niet te verkiezen. Daarom is de regering op zoek gegaan naar een elegante oplossing die budgetneutraal is voor zowel de werkgever, de werknemer als de overheid. De regering heeft daarbij geopteerd voor een geleidelijke aanpak met een duidelijk stappenplan. Via de mobiliteitsvergoeding heeft de werknemer de optie om een cashvergoeding te krijgen in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen.

Een studie van SDWORX en Vacature heeft aangetoond dat 17 à 18 % van de werknemers overweegt om gebruik te maken van de mobiliteitsvergoeding waarvan de helft zelf geen nieuwe wagen zou aanschaffen (zie bijlage 1). Dit zou betekenen dat er 30 000 bedrijfswagens minder zouden rijden op onze wegen. Bijkomend voordeel is dat de werknemers die wel een eigen wagen kopen, geresponsabiliseerd zullen worden voor hun privékilometers omdat zij niet meer zullen beschikken over een tankkaart. Ze zullen meer nadenken over hun verplaatsingsgedrag en alternatieven overwegen.

De spreker erkent dat het werk niet af is. De regering werkt ook aan een wetsontwerp inzake het mobiliteitsbudget, die de mobiliteitsvergoeding zal aanvullen. De spreker pleit ervoor dat het mobiliteitsbudget op termijn wordt uitgebreid naar elke werknemer, ook naar diegene die niet over een bedrijfswagen beschikken. Daarnaast vraagt de heer Lachaert ook de nodige aandacht voor de verdere vergroening van het bedrijfswagenpark.

De regering heeft erover gewaakt dat de mobiliteitsvergoeding budgetneutraal is voor de overheid: de sociale zekerheid wordt dus met andere woorden niet uitgehold. De sociale partners hebben dit tijdens de gemeenschappelijke hoorzitting van 23 januari jongstleden trouwens zelf bevestigd (DOC 54 2838/002). Eventueel misbruik wordt tegengegaan door een aantal antimisbruikbepalingen: zo dient de werkgever reeds 3 jaar bedrijfswagens ter beschikking te stellen en dient de werknemer reeds 1 jaar een bedrijfswagen te hebben. Om de kostprijs niet te doen oplopen, heeft de regering

budgetaire voor de werkgever, de werknemer en de Staat en ze zal niet te veel administratieve formaliteiten voor de werkgever. Une évaluation sera réalisée par la suite.

M. Egbert Lachaert (Open Vld) indique qu'il faut garder à l'esprit que la voiture de société est une forme de rémunération. En effet, les voitures de société sont l'une des possibilités dont dispose l'employeur pour octroyer une augmentation salariale fiscalement avantageuse à ses travailleurs. Supprimer du jour au lendemain les voitures de société entraînerait d'innombrables pertes de revenus pour un nombre considérable de travailleurs, ce qui n'est pas souhaitable. C'est pourquoi le gouvernement a cherché une solution élégante et budgétairement neutre aussi bien pour les travailleurs et les employeurs que pour l'État. Pour ce faire, le gouvernement a opté pour une approche progressive et a défini une feuille de route claire. L'instauration de l'allocation de mobilité permettra aux travailleurs de recevoir du cash en échange de la restitution de leur voiture de société.

Une étude menée par SDWORX et Vacature a montré que 17 à 18 % des travailleurs envisagent de demander l'allocation de mobilité et que la moitié d'entre eux n'achèterait même pas de nouvelle voiture, ce qui représenterait 30 000 voitures de société de moins sur nos routes (voir annexe 1). Un autre avantage est que les travailleurs qui achèteront quand même une voiture personnelle prendront les kilomètres effectués à titre privé à leur compte, car ils ne disposeront plus d'une carte carburant. Ils réfléchiront davantage à leur comportement de mobilité et envisageront des solutions alternatives.

L'intervenant reconnaît que le travail n'est pas fini. Le gouvernement œuvre également à l'élaboration d'un projet portant création du budget mobilité, qui complètera l'allocation mobilité. L'intervenant plaide pour l'élargissement, à terme, du budget mobilité à l'ensemble des travailleurs, en ce compris à ceux qui ne disposent pas d'une voiture de société. En outre, M. Lachaert demande au gouvernement d'accorder l'attention nécessaire à la poursuite du verdissement du parc automobile.

Le gouvernement a veillé à ce que l'allocation mobilité soit neutre pour les finances publiques: en d'autres termes, cette mesure ne nuira pas à la sécurité sociale. Les partenaires sociaux l'ont d'ailleurs eux-mêmes confirmé au cours de l'audition commune du 23 janvier dernier (DOC 54 2838/002). Plusieurs dispositions anti-abus sont prévues pour prévenir les risques d'abus. L'employeur devra par exemple avoir mis des voitures de société à la disposition de son personnel depuis au moins trois ans et le travailleur devra disposer d'une voiture de société depuis au moins un an. Le gouvernement

ervoor geopteerd het toepassingsgebied van de mobiliteitsvergoeding te beperken tot werknemers die reeds over een bedrijfswagen beschikken.

De heer Lachaert besluit dat deze maatregel moet gezien worden als een eerste stap in de noodzakelijke gedragswijziging inzake mobiliteit van de werknemers.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) betreurt opnieuw de wijze waarop de commissie dit wetsontwerp moet bespreken. Er werden vandaag weliswaar hoorzittingen georganiseerd, maar de regering getuigt van weinig respect jegens de sociale partners want ze weigert om de bespreking van dit wetsontwerp uit te stellen, hoewel er geen voorafgaand schriftelijk advies van de NAR voorligt, dat nochtans wettelijk verplicht is. Hoe kan een ernstig debat ten gronde worden gevoerd zonder dat schriftelijk advies, dat de regering op 20 december 2017 nochtans had aangevraagd met een termijn van twee maanden?

Het lid merkt vervolgens op dat zowel de Raad van State als de sociale partners en de andere betrokken partijen de zwakke punten hebben blootgelegd van dit wetsontwerp, dat geenszins met de door de regering aangekondigde doelstellingen overeenstemt. Ondanks al die kritiek is de regering niet van plan de tijd te nemen voor een nieuwe denkoefening met het oog op de verbetering van haar wetsontwerp en de indiening van een nieuwe versie in het Parlement. Zowel betreffende de grond van de zaak als op democratisch vlak is er dus sprake van problematische koppigheid, aldus het lid.

De inzet van dit wetsontwerp is nochtans uiterst belangrijk. Het betreft de bedrijfswagen, die als voordeel buiten het loon om wordt toegekend. Ter zake benadrukt het lid dat er geen duidelijke statistieken voorliggen over het exacte aantal bedrijfswagens op de weg, noch over de milieu-impact, het type motoren of de afgelegde kilometers. Daarom moet prioritair werk worden gemaakt van een stand van zaken; om die reden proberen academici een objectief beeld te krijgen van de genoemde elementen. Wat er ook van zij, de toename van het aantal bedrijfswagens noopt tot vragen.

Nooit werden er in België zoveel bedrijfswagens verkocht als nu:

— in het jongste verslag van de FOD Mobiliteit (zie bijlage 2) wordt het aantal in 2016 in België ingeschreven “salariswagens” geschat op 445 419 exemplaren, wat overeenstemt met een verhoging van 54 % ten opzichte van 2007 (289 000);

a décidé de limiter le champ d’application de l’allocation mobilité aux travailleurs disposant déjà d’une voiture de société afin de ne pas accroître le coût de cette mesure.

M. Lachaert conclut en indiquant que cette mesure doit être vue comme un premier pas vers un changement nécessaire de comportement de mobilité des travailleurs.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) regrette à nouveau la manière dont la commission est amenée à examiner ce projet de loi. Des auditions ont certes été organisées ce jour mais le refus de reporter l’examen de ce projet de loi en raison de l’absence de l’avis préalable écrit du CNT, qui constitue pourtant une exigence légale, démontre le manque de considération du gouvernement à l’égard des partenaires sociaux. Comment entamer sérieusement le débat au fond en l’absence de cet avis écrit qui fut pourtant demandé, endéans les deux mois, par le gouvernement le 20 décembre 2017?

Le membre relève ensuite que tant le Conseil d’État que les partenaires sociaux et d’autres parties prenantes ont mis en évidence les faiblesses de ce projet de loi qui ne répond nullement aux objectifs déclarés du gouvernement. Malgré ces nombreuses critiques, le gouvernement n’entend pas prendre le temps d’une nouvelle réflexion afin d’améliorer son projet de loi et présenter une nouvelle mouture au parlement. Pour le membre, il y a donc là une forme d’obstination qui est problématique tant sur le fond du dossier que sur le plan démocratique.

Or, l’enjeu qui sous-tend ce projet de loi est essentiel. Il a trait à la voiture de société octroyée en guise de rémunération extra-salariale. À cet égard, le membre souligne qu’on ne dispose pas de statistiques claires sur le nombre exact de véhicules de société en circulation, sur leur impact environnemental, sur leur motorisation ou sur le nombre de kilomètres parcourus. Une des priorités devrait donc consister à obtenir un état des lieux de la situation, raison pour laquelle des universitaires tentent d’objectiver l’ensemble des éléments précités. Mais en tout état de cause, l’accroissement du nombre de voitures de société est interpellant.

Le nombre de voitures de société vendues en Belgique n’a jamais été aussi important:

— le dernier rapport du SPF Mobilité (voir annexe 2) évalue à 445 419 unités le nombre de “voitures salaires” immatriculées en Belgique en 2016, soit une augmentation de près de 54 % depuis 2007 (289 000);

— het aantal op naam van een rechtspersoon ingeschreven voertuigen (“fleet-wagens”) is van 672 000 naar 873 000 gegaan, dus een stijging van bijna 30 %.

Het systeem van de bedrijfswagens zorgt echter voor een aanzienlijke toename van het aantal voertuigen op de weg en dat heeft begrotings-, milieu-, sociale en economische gevolgen.

— zowel voor de werkgever als voor de werknemer blijft het stelsel van de salarismotoren weliswaar interessant wat de belastingen en de sociale bijdragen betreft, maar voor de Staat leidt het tot een verlies (vermindering van de inkomsten uit de vennootschaps- en de personenbelasting);

— de Raad van Staat herinnert er terecht aan dat dit stelsel fiscale ongelijkheid tussen de belastingplichtigen veroorzaakt, want wanneer men de bedrijfswagens bekijkt per salarisdeciël, stelt men vast dat ze vooral in de hoogste salarisdecielen worden toegekend. Zo zijn bijna 72 % van alle bedrijfswagens bestemd voor de 20 % werknemers met de hoogste salarissen;

— die verhoging van het aantal bedrijfswagens vormt ook een probleem voor de volksgezondheid, want 80 % van de bedrijfswagens rijden op diesel en stoten dus meer fijn stof uit dan andere voertuigen. Die fijn stof uitstoot ligt aan de basis van 12 000 sterfgevallen per jaar en veroorzaakt tal van aandoeningen (hartziekten, foetusmisvormingen) die de gezondheidszorg jaarlijks miljarden euro's kosten;

— die CO₂-uitstoot draagt bovendien bij tot de opwarming van de aarde en is dus een aspect van de klimaatkwestie;

— de economische impact is groot aangezien de verkeersopstoppen economische kosten met zich brengen. De gebruikers van bedrijfswagens benutten veel vaker de wagen voor het woon-werkverkeer en verhinderen zo de gebruikers van daadwerkelijk voor arbeid ingezette voertuigen op tijd aan te komen op hun werven of bij hun klanten, waardoor verliezen ontstaan;

— de door de bedrijfswagens veroorzaakte verkeersopstoppen verslechteren de levenskwaliteit van de gezinnen in de stad.

Er moet dan ook worden opgetreden en het aantal bedrijfsvoertuigen op de weg moet sterk omlaag worden gehaald.

— le nombre de voitures immatriculées au nom d'une personne morale (“flotte”) est passé de 672 000 à 873 000 véhicules, soit une augmentation de près de 30 %.

Or, le système des voitures de société est responsable d'un accroissement considérable du nombre de véhicules en circulation, ce qui a des incidences budgétaires, environnementales, sociales et économiques:

— si le régime des voitures-salaire reste intéressant d'un point de vue fiscal et de la sécurité sociale tant pour l'employeur que pour le travailleur, il génère un manque à gagner pour l'État (diminution des recettes à l'ISOC et à l'IPP);

— comme le rappelle le Conseil d'État, ce régime pose un problème d'équité fiscale entre les contribuables: une répartition des voitures de société par déciles de salaire démontre que ce sont surtout les plus hauts déciles salariaux qui bénéficient de voitures de société. Ainsi près de 20 % des travailleurs ayant les plus hauts salaires bénéficient de près de 72 % de l'ensemble des voitures de société;

— cette augmentation du nombre de voitures de société représente également un problème de santé publique puisque 80 % de ces voitures de société roulent au diesel et rejettent donc plus de particules fines que d'autres véhicules. Ces rejets de particules fines sont à l'origine de 12 000 décès par an et causent de nombreuses maladies (maladies cardiaques, malformations de fœtus) qui coûtent plusieurs milliards d'euros par an en soins de santé;

— ces émissions de CO₂ représentent également un enjeu climatique car elles participent au réchauffement de la planète;

— les incidences économiques sont importantes dès lors que la congestion des routes a un coût économique. Dans la mesure où les détenteurs d'une voiture de société utilisent beaucoup plus la voiture pour leurs déplacements domicile-travail, ils empêchent les utilisateurs de voitures-outil d'arriver à temps sur leurs chantiers ou chez leur clients qui subissent un manque à gagner;

— la congestion due aux voitures de société détériore la qualité de vie des familles dans les villes.

Il convient dès lors d'agir en diminuant drastiquement le nombre de ces voitures de société sur nos routes.

Het lid vindt het spijtig te moeten vaststellen dat het voorliggend wetsontwerp nu al achterhaald lijkt, omdat het geen hefboomen aanreikt om de uitdagingen van de mobiliteit van de toekomst met succes aan te pakken. Het biedt geen oplossingen voor de eerdergenoemde vraagstukken. De formule die wordt voorgesteld aan wie een bedrijfswagen heeft, is immers niet aantrekkelijk en zelfs als die werknemer ermee zou instemmen om zijn bedrijfswagen te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding, dient te worden vastgesteld dat het wetsontwerp in geen enkele voorwaarde voorziet wat de besteding van die vergoeding betreft. Dit toont aan dat de tekst juridisch weinig om het lijf heeft.

Die vaststelling wordt overigens gedeeld door de Raad Van State, die in zijn advies duidelijk aangeeft dat:

“(…) moet worden geconcludeerd dat de voorgestelde regeling, met inbegrip van de erop betrekking hebbende amendementen, minstens reeds wat het hiervoor onderzochte aspect ervan betreft, problematisch is in het licht van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel. (...) De Raad van State meent dan ook dat ernstig kan worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kan worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling. Zo rijst de vraag of dit doel niet kan worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhouden. In dat verband rijst ook de vraag of de doelstelling niet op een meer adequate – en duurzame – wijze kan worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.” (DOC 54 2838, blz. 72 en 75).

Die opmerkingen in acht genomen, verbaast het de spreker dat de regering haar wetsontwerp niet aanpast maar verkiest om het zo te laten. Als reactie op dit wetsontwerp hebben de sociale partners een alternatief voorgesteld, namelijk het voorontwerp van de NAR aangaande het “mobiliteitsbudget”. Heeft de regering beslist dit voorontwerp aan te nemen? Zo ja, waarom wordt het niet samen met dit wetsontwerp gepresenteerd?

Het alternatief van de NAR, dat weliswaar niet perfect is, heeft evenwel de verdienste uit te gaan van een verfijndere analyse dan het ontwerp van de regering:

— er wordt een onderscheid gemaakt tussen de bedrijfswagen als deel van het “loon” en de bedrijfswagen als “gebruiksmiddel”;

— in geval van vervanging van de bedrijfswagen door een mobiliteitsvergoeding wordt een lijst van toegestane uitgaven (openbaar vervoer, fiets, taxi enzovoort) aangeboden;

Malheureusement, le membre considère que le projet de loi à l'examen semble déjà désuet en ce qu'il ne permet pas de relever les défis de la mobilité du futur. Il n'apporte pas de réponses aux problématiques précitées. En effet, la formule proposée aux détenteurs d'une voiture de société n'est pas attractive et quand bien même le travailleur accepterait d'échanger sa voiture de société contre une allocation de mobilité, force est de constater que le projet de loi n'impose aucune condition en termes d'affectation de cette allocation, ce qui témoigne du peu de solidité juridique du texte.

Ce constat est par ailleurs partagé par le Conseil d'État qui, dans son avis, énonce clairement que:

“(…) Il y a lieu de conclure de ce qui précède que le dispositif proposé, y compris ses amendements, est problématique au regard du principe constitutionnel d'égalité, à tout le moins en ce qui concerne l'aspect examiné ci-dessus (...). (...) Le Conseil d'État estime dès lors qu'il est fort douteux que l'on puisse démontrer l'existence d'un rapport raisonnable de proportionnalité entre les conséquences des moyens employés et le but visé par le dispositif. La question se pose ainsi de savoir si cet objectif ne pourrait pas être atteint par des mesures alternatives qui n'impliqueraient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement. À cet égard se pose aussi la question de savoir si l'objectif ne pourrait pas être atteint d'une manière plus adéquate – et durable – qu'en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés. (...)”. (DOC 54 2838, p.72 et 75)

Face à ces remarques, le membre s'étonne que le gouvernement n'amende pas son projet de loi et préfère le maintenir en l'état. En réponse à ce projet de loi, les partenaires sociaux ont, eux, proposé une alternative, étant l'avant-projet “Budget de mobilité” du CNT. Est-ce que le gouvernement a décidé de l'endosser? Dans l'affirmative, pourquoi n'est-il pas présenté en même temps que ce projet de loi?

L'alternative du CNT qui n'est certes pas parfaite a toutefois le mérite d'être basée sur une analyse plus fine que la proposition du gouvernement:

— elle différencie ainsi la voiture de société “salaire” de la voiture de société “outil”;

— en cas de remplacement de la voiture de société par une allocation de mobilité, une liste de dépenses admissibles (transport publics, vélos, taxi, ...) est prévue;

— als op het einde van het jaar een saldo overblijft, wordt dit aan de werknemer terugbetaald met afhouding van sociale bijdragen;

— bovendien wordt de nadruk sterker gelegd op de mobiliteit, aangezien het mobiliteitsbudget bij voorrang moet worden besteed aan de financiering van duurzame vervoersmiddelen.

In een ideale wereld moet de werknemer integraal worden uitbetaald in euro, met de mogelijkheid om zijn loon naar goeddunken te besteden. Volgens het lid vormt het voorstel van de NAR de *second best option*.

Indien men het systeem van de bedrijfswagen fundamenteel wenst te hervormen, zou het nuttig zijn ook in een “afkoelperiode” te voorzien, tijdens dewelke de nieuwe werknemers in het nieuwe systeem zullen moeten stappen, terwijl de anderen progressief uit het oude systeem stappen.

Het lid herinnert er ook aan dat de Europese Commissie kritiek heeft op het subsidiesysteem voor bedrijfswagens en aan België vraagt om maatregelen te nemen om het autogebruik te ontmoedigen, als het de Europese normen inzake luchtkwaliteit (PM10) wil blijven nakomen.

De heer David Geerts (sp.a) is er niet van overtuigd dat de mobiliteitsvergoeding tegemoetkomt aan de doelstellingen die het wetsontwerp vooropstelt, namelijk minder verkeerscongestie, een beter leefmilieu en welvaartscreatie. Bovendien valt het hem op dat geen enkele betrokken instantie zich positief heeft uitgesproken over het wetsontwerp. Na het vernietigende advies van de Raad van State opperden enkele leden van de meerderheid in november 2017 dat het wetsontwerp diende te worden bijgestuurd. Waarom is dit uiteindelijk niet gebeurd? Waarom heeft de regering niet geopteerd voor een alomvattend mobiliteitsbudget?

Welke doelstelling had de regering met het wetsontwerp voor ogen? Hoeveel werknemers dacht de regering met deze maatregel te kunnen overtuigen om hun bedrijfswagen in te leveren? Een studie van SDWORX/Vacature heeft aangetoond dat de mobiliteitsvergoeding zou kunnen leiden tot 30 000 minder bedrijfswagens op de weg (zie bijlage 1). Had de regering een gelijkaardig getal vooropgesteld? Heeft de regering een zicht op de directe fiscale kost van de bedrijfswagens (de sociale partners ramen deze kost op ongeveer 2 miljard euro). Hoeveel bijkomende kosten zijn er nog?

De spreker pleit voor een mobiliteitsbudget dat geleidelijk wordt ingevoerd. Het moet een sturend principe

— si un solde subsiste en fin d’année, celui-ci est reversé au travailleur avec une retenue de cotisations sociales;

— par ailleurs, comme le budget mobilité doit être affecté en priorité au financement de moyens de transport durables, il met davantage l’accent sur la mobilité.

Si dans un monde idéal, le travailleur doit être intégralement rémunéré en euro avec la possibilité de dépenser sa rémunération comme il le souhaite, le membre estime que la proposition du CNT constitue le *second best option*.

Par ailleurs, si on veut réformer plus fondamentalement le système des voitures de société, il serait utile d’instaurer également une période de “cooling off” où les nouveaux entrants devront rentrer dans le nouveau système les autres sortant progressivement de l’ancien système.

Le membre rappelle également que la Commission européenne critique le système de subventionnement des voitures de société et demande à la Belgique de prendre des mesures pour décourager l’usage de la voiture si elle veut pouvoir continuer à respecter les normes européennes sur la qualité de l’air (PM10).

M. David Geerts (sp.a) n’est pas convaincu que l’allocation de mobilité permettra de réaliser les objectifs que le projet de loi à l’examen s’est fixés, à savoir une diminution de la congestion routière, un meilleur environnement et la création de richesses. L’intervenant s’étonne du reste qu’aucune instance concernée ne se soit prononcée en faveur du projet de loi. En novembre 2017, après avoir pris connaissance de l’avis accablant du Conseil d’État, plusieurs membres de la majorité ont évoqué la nécessité d’adapter le texte. Pourquoi n’ont-ils finalement pas été suivis? Pourquoi le gouvernement n’a-t-il pas opté pour un budget de mobilité global?

Quel était l’objectif poursuivi par le gouvernement lorsqu’il a déposé le projet de loi? Combien de travailleurs le gouvernement pensait-il pouvoir convaincre de restituer leur voiture de société? Une étude réalisée par SDWORX/Vacature a révélé que le nombre de voitures de société retirées de la circulation grâce à l’allocation de mobilité pourrait atteindre 30 000 (voir annexe 1). Le gouvernement était-il parvenu à un chiffre comparable? Le gouvernement a-t-il une idée du coût fiscal direct des voitures de société (que les partenaires sociaux évaluent à environ 2 milliards d’euros)? Quel est le montant des coûts supplémentaires?

L’intervenant plaide pour l’instauration progressive d’un budget de mobilité. Il doit s’agir d’un principe

zijn dat duurzame oplossingen promoot. Een fundamentele gedragswijziging is absoluut noodzakelijk.

Van de werknemers die beschikken over een bedrijfswagen heeft 30 % een tankkaart die geldig is in heel Europa en 86 % een tankkaart die geldig is in heel België. Is de regering bereid de fiscale aftrekbaarheid van tankkaarten die geldig zijn in het buitenland te beperken?

Volgens de vertegenwoordiger van de Bond Beter Leefmilieu zouden werknemers met een bedrijfswagen jaarlijks gemiddeld 2 800 km meer rijden voor woon-werkverkeer en 3 000 km per jaar aan privéverplaatsingen. Is de regering bereid een opsplitsing te maken tussen het professioneel gebruik en het privégebruik van de bedrijfswagen? Heeft de regering aanbevelingen gegeven omtrent het gewenste type van bedrijfswagen? Waarom heeft de regering beslist om het wetsontwerp te laten schrijven door één bepaald sociaal secretariaat? Werden de andere sociale secretariaten bij de opmaak betrokken? Is er in een nazorgtraject voorzien?

Vervolgens gaat de spreker in op de looncategorieën van de werknemers die beschikken over een bedrijfswagen. Zo hebben 50 % van de werknemers uit het hoogste deciel een bedrijfswagen: het blijken dus vooral de werknemers met de hoogste lonen te zijn, die meestal over een bedrijfswagen beschikken. De mobiliteitsvergoeding zal dus duidelijk geen herverdelende werking hebben. Van een echte herverdeling kan alleen maar sprake zijn als er een mobiliteitsbudget wordt ingesteld voor alle werknemers.

In 2017 werden er 92 734 nieuwe bedrijfswagens ingeschreven, dit was een groei van 3,2 % ten opzichte van 2016. In 2016 ging het om een groei van 3,6 %. Overweegt de regering maatregelen om de instroom van nieuwe bedrijfswagens te beperken?

De spreker verwijst verder naar Proximus dat een aantal jaren geleden op eigen initiatief – en met succes – een mobiliteitsbudget heeft ingesteld voor de werknemers. Waarom heeft de regering niet overlegd met Proximus en andere bedrijven bij de uitwerking van het wetsontwerp?

Ten slotte vraagt de heer Geerts of de FOD Mobiliteit studies heeft uitgevoerd naar alternatieve vervoersmiddelen voor de bedrijfswagen. Heeft de FOD Mobiliteit vergelijkende cijfers over de prijs van een abonnement voor het openbaar vervoer in België en in de

directeur qui encourage les solutions durables. Il est absolument nécessaire d'initier un changement de comportement radical.

Parmi les travailleurs qui disposent d'une voiture de société, 30 % possèdent une carte carburant valable dans toute l'Europe et 86 %, une carte carburant valable sur l'ensemble du territoire belge. Le gouvernement est-il disposé à limiter la déductibilité fiscale de celles qui sont valables à l'étranger?

Le représentant du *Bond Beter Leefmilieu* a indiqué que les travailleurs qui disposent d'une voiture de société parcourent chaque année en moyenne 2 800 km de plus pour le trajet domicile-lieu de travail et 3 000 km pour leurs déplacements privés. Le gouvernement est-il prêt à procéder à une ventilation entre l'usage professionnel et l'usage privé? A-t-il formulé des recommandations concernant le type de voiture de société souhaité? Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé de confier la rédaction du projet de loi à un secrétariat social déterminé? Les autres secrétariats sociaux ont-ils également été associés à son élaboration? Un suivi est-il prévu?

L'intervenant se penche ensuite sur les catégories salariales dans lesquelles se situent les travailleurs qui disposent d'une voiture de société. Ainsi, 50 % des travailleurs du décile supérieur possèdent une voiture de société: on constate donc que ce sont principalement les travailleurs qui perçoivent les salaires les plus élevés qui bénéficient de ce système. L'allocation de mobilité n'entraînera donc manifestement pas de redistribution. Une telle redistribution ne pourra avoir lieu que moyennant l'instauration d'un budget de mobilité pour l'ensemble des travailleurs.

En 2017, 92 734 voitures de société neuves ont été immatriculées, soit une augmentation de 3,2 % par rapport à 2016. En 2016, la croissance était de 3,6 %. Le gouvernement envisage-t-il de prendre des mesures pour limiter l'afflux de nouvelles voitures de société?

L'orateur évoque également Proximus, qui, il y a quelques années, a introduit, de sa propre initiative et avec succès, un budget de mobilité pour ses salariés. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas consulté Proximus et d'autres entreprises lors de l'élaboration du projet de loi?

Enfin, M. Geerts demande si le SPF Mobilité a réalisé des études sur les moyens de transport pouvant remplacer les voitures de société. Le SPF Mobilité dispose-t-il de chiffres comparatifs concernant les prix des abonnements aux transports en commun pratiqués en Belgique

buurlanden? Kan de FOD de kostprijs van een gedragswijziging inzake mobiliteit becijferen?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is verheugd dat de regering maatregelen neemt om het fileleed te verminderen. De mobiliteitsvergoeding is daartoe een geschikt instrument en is bovendien budgetneutraal zowel voor de werkgever, de werknemer als voor de overheid. Voor het eerst wordt er een alternatief geboden voor de bedrijfswagen. Het wetsontwerp is dus te beschouwen als een belangrijke doorbraak.

Een studie van SDWORX/Vacature heeft aangetoond dat de mobiliteitsvergoeding zou kunnen leiden tot 30 000 minder bedrijfswagens op de weg. Had de regering een gelijkaardig getal vooropgesteld? Welke doelstellingen heeft de regering met dit wetsontwerp voor ogen?

Een belangrijk uitgangspunt van het wetsontwerp is dat de mobiliteitsvergoeding niet de kosten van de aankoop van een eigen wagen mag dekken. De spreker vraagt zich in dat verband af of de vergoeding aantrekkelijk genoeg zal zijn om de werknemer te overtuigen om afstand te doen van zijn bedrijfswagen. Ook zijn er antimisbruikbepalingen die het toepassingsgebied sterk beperken. Bovendien blijft de mobiliteitsvergoeding een vast bedrag dat niet mee evolueert met de loopbaan van de werknemer (promoties). Om al deze redenen heeft de spreker toch wel twijfels bij het succes van deze maatregel.

De mobiliteitsvergoeding wordt gebaseerd op de cataloguswaarde van de bedrijfswagen. Kunnen de ministers aangeven hoeveel de mobiliteitsvergoedingen zullen bedragen voor een aantal courante types van bedrijfswagens? Dreigt deze cataloguswaarde de budgetneutraliteit van de mobiliteitsvergoeding niet in het gedrang te brengen? Heel wat bedrijven en leasingmaatschappijen kunnen bij de autoconstructeurs serieuze kortingen op de catalogusprijs bedingen. Heel wat kosten die inbegrepen zijn in een bedrijfswagen (taksen, verzekering, onderhoud) worden ook niet in aanmerking genomen in de mobiliteitsvergoeding. De spreker vraagt zich af of de mobiliteitsvergoeding daardoor niet minder aantrekkelijk wordt en of niet beter de reële kostprijs (*total cost*) van een bedrijfswagen als basis wordt genomen. Heeft de regering de *total cost* benadering overwogen en waarom werd deze niet weerhouden?

Het wetsontwerp gaat uit van de onverenigbaarheid van de mobiliteitsvergoeding met de tussenkomst van de werkgever in het woon-werkverkeer. De vergoeding moet de werknemer aanzetten om het budget effectief te gebruiken voor alternatieve vervoermiddelen.

et dans les pays voisins? Le SPF est-il en mesure de chiffrer le coût d'un changement de comportement en matière de mobilité?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se félicite que le gouvernement prenne des mesures pour qu'il y ait moins de bouchons sur les routes. L'allocation de mobilité est un instrument adéquat à cet effet. Elle est en outre neutre sur le plan budgétaire pour l'employeur comme pour le travailleur et les pouvoirs publics. C'est la première fois qu'une alternative à la voiture de société est proposée. Le projet de loi constitue dès lors une avancée majeure.

Une étude SDWORX/ Vacature indique que l'allocation de mobilité pourrait réduire de 30 000 unités le nombre de voitures de société sur les routes. Le gouvernement avait-il le même chiffre? Quels sont les objectifs que poursuit le gouvernement en déposant ce projet de loi?

L'un des principes majeurs du projet à l'examen est que l'allocation de mobilité ne devrait pas couvrir le coût de l'achat d'une voiture. L'intervenant se demande, à ce propos, si la rémunération sera suffisamment attrayante pour convaincre le salarié de renoncer à sa voiture de société. Le projet prévoit en outre des dispositions anti-abus qui restreignent considérablement le champ d'application. En outre, l'allocation de mobilité restera un montant fixe qui n'évoluera pas en fonction de la carrière du salarié (promotion). Pour toutes ces raisons, l'intervenant doute du succès de cette mesure.

L'allocation de mobilité est basée sur la valeur catalogue de la voiture de société. Les ministres peuvent-ils indiquer à combien s'élèvera l'allocation de mobilité pour un certain nombre de types courants de voitures de société? L'utilisation de la valeur catalogue ne risque-t-elle pas de menacer la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité? De nombreuses entreprises et sociétés de leasing peuvent négocier de fortes réductions sur le prix catalogue auprès des constructeurs automobiles. De plus, l'allocation de mobilité ne tient pas compte d'un grand nombre de frais liés à une voiture de société (taxes, assurance, entretien). L'intervenant se demande si cela ne rend pas l'allocation de mobilité moins attrayante et s'il ne serait pas préférable de se baser sur le coût réel (*total cost*) d'une voiture de société. Le gouvernement a-t-il envisagé l'approche *total cost* et pourquoi ne l'a-t-il pas retenue?

Le projet de loi part du principe que l'allocation de mobilité est incompatible avec l'intervention de l'employeur pour le trajet domicile-lieu de travail. L'allocation doit inciter le travailleur à consacrer effectivement ce budget à des moyens de transport alternatifs. La CCT 19octies

Cao 19octies (opgenomen in het koninklijk besluit van 28 juni 1962) voorziet dat elke werkgever verplicht is tussen te komen voor het woon-werkverkeer per trein en ook van zodra de woon-werkafstand minimaal 5 km bedraagt. Blijft deze verplichting dan nog gelden in het geval een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend?

Vervolgens gaat de spreker in op de situatie waarin een werknemer over twee bedrijfswagens beschikt. Over hoeveel gevallen gaat het? Blijkbaar onderzoeken een aantal grote bedrijven via een cafetariaplan de optie om een tweede bedrijfswagen aan hun werknemers ter beschikking te stellen. Er zouden zelfs reeds *rulings* zijn aangevraagd. De spreker is van mening dat de toekenning van een tweede bedrijfswagen absoluut onaanvaardbaar is en een totaal verkeerd signaal zou zijn.

Tot slot vraagt de spreker nog hoe de mobiliteitsvergoeding moet worden toegepast in bedrijven die reeds een mobiliteitsbudget hebben ingevoerd zoals bij Proximus.

De heer Benoît Dispa (cdH) schetst in de eerste plaats de voorgeschiedenis van dit dossier en het aanhoudende gewetel van de regering tussen de instelling van een mobiliteitsvergoeding en de breder opgevatte ambitie van een mobiliteitsbudget. Uiteindelijk kan het lid alleen maar vaststellen dat het wetsontwerp de oorspronkelijke ambities van de regering niet waarmaakt, noch die van het wetsvoorstel van CD&V betreffende het mobiliteitsbudget (DOC 54 0285/001). Ter herinnering: dat wetsvoorstel beoogt te voorzien in een mobiliteitsbudget, dat wil zeggen een budget dat de werknemer voor allerhande vervoersmodi naar eigen inzicht kan aanwenden, rekening houdend met zijn mobiliteitsbehoeften, -mogelijkheden en -wensen.

Het lid stipt aan dat de fundamentele kritiek slaat op de doeltreffendheid van de regeling die de regering beoogt in te stellen. Naast de door het Federaal Planbureau geformuleerde opmerkingen heeft de Raad van State de redenen opgesomd die aantonen dat de beoogde doelstelling niet zal worden bereikt:

“4.3.4. Ermeë rekening houdend, onder meer, dat (1) het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, (2) de ontworpen maatregel uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en werknemer, (3) de keuze voor het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet onomkeerbaar is, (4) ingeval meerdere bedrijfswagens de werknemer ter beschikking staan, het verkrijgen van een mobiliteitsvergoeding voor één bedrijfswagen het gebruik van de andere bedrijfswagens niet uitsluit, (5)

(reprise dans l'arrêté royal du 28 juin 1962) prévoit que chaque employeur est obligé d'intervenir dans les frais de déplacement pour le trajet domicile-lieu de travail lorsqu'il est effectué en train, de même que lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail est d'au moins 5 km. Cette obligation est-elle maintenue dans le cas où une allocation de mobilité est octroyée?

L'intervenant aborde ensuite la situation d'un travailleur disposant de deux voitures de société. De combien de cas s'agit-il? Manifestement, un certain nombre de grandes entreprises examinent, par le biais d'un plan cafétéria, la possibilité de proposer une deuxième voiture de société à leurs travailleurs. Des *rulings* auraient même déjà été demandés. L'intervenant estime que l'octroi d'une seconde voiture de société est absolument inacceptable et serait un très mauvais signal.

Enfin, l'intervenant demande encore comment l'allocation de mobilité doit être appliquée dans les entreprises qui ont déjà instauré un budget mobilité, comme Proximus.

M. Benoît Dispa (cdH) rappelle tout d'abord les rétroactes de ce dossier et les nombreuses tergiversations du gouvernement entre l'instauration d'une allocation de mobilité et l'ambition plus grande d'un budget de mobilité. Au final, le membre ne peut que constater que le projet de loi n'est pas à la hauteur des ambitions premières du gouvernement ni même de la proposition de loi relative au budget mobilité déposée par le CD&V (DOC 54 285/001). Pour rappel, cette proposition de loi vise à instaurer un budget mobilité, c'est-à-dire un budget que le travailleur peut consacrer à différents modes de transport en décidant lui-même, en fonction de ses besoins personnels, de ses possibilités et de ses souhaits en matière de mobilité, de la façon dont il l'utilisera.

Le membre indique que la critique fondamentale porte sur l'efficacité du dispositif mis en place par le gouvernement. En effet, outre les observations formulées par le Bureau fédéral du Plan, le Conseil d'État a énuméré les motifs qui démontrent que l'objectif visé ne sera pas atteint:

“4.3.4. Compte tenu du fait notamment (1) que le statut actuel avantageux des voitures de société est maintenu en l'état, (2) que la mesure en projet est basée sur le libre consentement de l'employeur et du travailleur, (3) que le choix de convertir l'avantage d'une voiture de société en allocation de mobilité n'est pas irréversible, (4) que si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, l'obtention d'une allocation de mobilité pour une seule voiture de société n'exclut pas l'utilisation des autres voitures, (5) qu'il n'y a pas de relation entre

er geen relatie is tussen de mobiliteitsbehoeften van de betrokken werknemer en het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, dat immers gebaseerd is op de catalogusprijs van de laatste bedrijfswagen, (6) het vrij kunnen beschikken over de mobiliteitsvergoeding geen enkele waarborg biedt dat daarmee ook effectief “alternatieve duurzame verkeersmodi” worden aangewend, en (7) in de toelichting bij het ontwerp geen onderbouwde elementen zijn terug te vinden die het aannemelijk maken dat er een aantoonbaar verband is tussen de ontworpen maatregel en het beoogde doel ervan, namelijk minder wagens in het verkeer brengen en op die wijze een afname realiseren van de verkeerscongestie en de daarmee samenhangende gezondheids-, economische en andere problemen, rijzen er volgens de Raad van State, afdeling Wetgeving, ernstige twijfels nopens de pertinentie van de ontworpen maatregel in het licht van de doelstelling ervan” (DOC 2838/001, blz.74).

Volgens het lid zal dit wetsontwerp dan ook nauwelijks bijdragen tot een oplossing voor het dichtslippen van de Belgische wegen. Dit is een gemiste kans, aangezien de instelling van een multimodaal systeem volledig over het hoofd is gezien.

Bovendien is het niet duidelijk wat de doelstellingen van de regering zijn. Wat is haar eerste ambitie? Hoeveel gebruikers van een bedrijfswagen zullen hun wagen inruilen voor een mobiliteitsvergoeding? In welk systeem is voorzien om de doeltreffendheid van de maatregel te beoordelen?

Aangaande het verschil in behandeling is het lid van mening dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp slechts een groter verschil in behandeling creëert tussen de werknemer die voor het afstaan van de bedrijfswagen een mobiliteitsvergoeding krijgt, en zijn collega (zonder bedrijfswagen) die een dergelijke mobiliteitsvergoeding niet zal krijgen. De regering slaagt er trouwens niet in hier een zinvol antwoord op te geven en vertrouwt op de “nobeles” invulling van het wetsontwerp.

Het ter bespreking voorliggende wetsontwerp houdt overigens totaal geen rekening met de realiteit van de ondernemingen:

— de mobiliteitsvergoeding wordt bepaald op basis van het laatste voertuig dat de werknemer inruilt. Hij ontvangt dus een forfaitair bedrag, dat mettertijd niet wijzigt. In de ondernemingen gaat met elke functie-categorie een ander soort bedrijfswagen gepaard. Bij een promotie gebeurt het geregeld dat de werknemer een voertuig kan kiezen uit een hogere categorie. Het valt te vrezen dat sommige werknemers van hun mobiliteitsvergoeding afstand zullen moeten doen om dan gedurende een jaar opnieuw gebruik te maken van een

les besoins de mobilité du travailleur concerné et le montant de l'allocation de mobilité, qui est en effet basé sur le prix catalogue de la dernière voiture de société, (6) que le fait de pouvoir disposer librement de l'allocation de mobilité ne garantit nullement l'utilisation effective de “modes de transport alternatifs durables”, et (7) que l'exposé accompagnant le projet ne contient pas d'éléments fondant et accréditant l'existence d'un lien démontrable entre la mesure en projet et l'objectif qu'elle vise, à savoir réduire le nombre de voitures en circulation et partant, la congestion du trafic et les problèmes économiques, de santé et autres y relatif, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'il est permis de douter sérieusement de la pertinence de la mesure en projet au regard de l'objectif qu'elle vise.” (DOC 2838/001, p.74).

Le membre considère donc que l'impact de ce projet de loi sera minimal en termes de réduction de la congestion des routes belges. Il s'agit d'une occasion manquée puisque rien n'est prévu en matière de mise en place d'un système multimodal.

Par ailleurs, les objectifs du gouvernement ne sont pas connus. Quelle est l'ambition première du gouvernement? Combien de détenteurs de voitures de société échangeront ils leurs voitures contre une allocation de mobilité? Quel est le système mis en place pour évaluer l'efficacité du dispositif?

En ce qui concerne la problématique de la discrimination, le membre estime que le projet de loi à l'examen ne fait que renforcer cette discrimination entre le travailleur qui percevra une allocation de mobilité en échange de sa voiture de société et son collègue qui ne percevra pas une telle allocation de mobilité. Le gouvernement peine d'ailleurs à répondre à cet argument et s'en remet à la “noblesse” du projet de loi.

Par ailleurs, le projet de loi à l'examen ne tient nullement compte de la réalité des entreprises:

— l'allocation de mobilité est déterminée en fonction de la dernière voiture que le travailleur échange. Il perçoit donc un montant fixe qui ne va pas évoluer avec le temps. Or, au sein des entreprises, le type de véhicule de société évolue en fonction de la fonction exercée par le travailleur. Il n'est pas rare qu'une promotion s'accompagne de l'octroi d'un véhicule de catégorie supérieure. Il est à craindre que certains travailleurs soient obligés de renoncer à leur allocation de mobilité pour réutiliser un véhicule de société pendant 12 mois

bedrijfswagen alvorens ook daar weer afstand van te doen. Waarin schuilt in een dergelijk scenario de beoogde mobiliteitsverbetering?

— bij verandering van werkgever zal het bedrag van de mobiliteitsvergoeding gekoppeld zijn aan de bij de vorige werkgever ingerulde bedrijfswagen, ongeacht het beleid van de nieuwe werkgever, waardoor ook hier een bijkomend risico op verschil in behandeling tussen de werknemers van deze onderneming dreigt te ontstaan;

— de wachtermijn van één jaar voor startende ondernemingen stemt niet overeen met de realiteit in de bedrijfswereld;

— de regeling biedt voorts geen oplossing voor wie tegen de auto is of geen rijbewijs heeft.

De spreker vindt tot besluit dat de regering in het licht van haar weigering om het debat enigszins uit te stellen, het risico loopt de regeling ingewikkelder te maken door uiteindelijk twee verschillende regelingen naast elkaar in te stellen (mobiliteitsvergoeding en mobiliteitsbudget).

Mevrouw Karine Lalieux (PS) benadrukt eens te meer dat dit wetsontwerp veel kritiek ontlokt. Zoals de vorige spreker herinnert zij aan de zeven opmerkingen van de Raad van State en wenst zij dat de ministers er punt per punt op antwoorden, want het advies van de Raad van State geeft duidelijk aan dat het nagestreefde doel niet zal worden gehaald en bovendien zal leiden tot nieuwe discriminatie tussen werknemers. Zij roept de regering dus op tot rede.

Wat het voorafgaand advies van de NAR betreft, verbaast zij zich nog altijd over de door de regering voor dit wetsontwerp gevraagde spoedbehandeling, want toen de regering op 20 december 2017 om dat advies verzocht, werd de NAR een termijn van twee maanden toegekend. Het is dus logisch op dat advies te wachten, temeer daar er alternatieve voorstellen zijn die door alle betrokken partijen worden gedeeld.

Wat de inhoud betreft, lijkt dit wetsontwerp “cash for car” niet op een plan voor een “mobiliteitsbudget”. De spreekster merkt trouwens op dat de minister van Mobiliteit op 12 januari 2018 het volgende heeft verklaard:

“Pour pouvoir répondre aux observations fondées du Conseil d’État, on va avoir soit le remplacement de la voiture de société par une allocation de mobilité, soit déjà par un budget mobilité, c’est-à-dire que l’entreprise devra déterminer quel est son coût global de la voiture de société et pourra le remplacer soit par

avant d’y renoncer une nouvelle fois. Où est l’objectif d’amélioration de la mobilité dans un tel scénario?”

— en cas de changement d’employeur, le montant de l’allocation de mobilité restera fixée en fonction de la voiture échangée auprès de son précédent employeur, quelle que soit la politique applicable auprès du nouvel employeur d’où un risque de discrimination supplémentaire entre travailleurs de cette entreprise;

— le délai d’attente d’un an prévu pour les entreprises débutantes ne correspond pas à la réalité des entreprises;

— le dispositif n’offre par ailleurs aucune solution à ceux qui sont réfractaires à la voiture ou qui n’ont pas de permis.

En conclusion, le membre considère, au regard du refus du gouvernement de temporiser quelque peu le débat, que ce dernier prend le risque de complexifier le système en faisant coexister à terme deux dispositifs différents (allocation de mobilité et budget mobilité).

Mme Karine Lalieux (PS) souligne une fois de plus que ce projet de loi fait l’objet de nombreuses critiques. À l’instar du préopinant, elle rappelle les 7 remarques formulées par le Conseil d’État et souhaite que les ministres y répondent point par point car l’avis du Conseil d’État énonce clairement que l’objectif poursuivi ne sera pas atteint mais qu’en plus il engendrera de nouvelles discriminations entre travailleurs. Elle appelle donc le gouvernement à la raison.

En ce qui concerne l’avis préalable demandé au CNT, le membre s’interroge toujours sur l’urgence dévolue à ce projet de loi par le gouvernement alors que dans le même temps il a demandé le 20 décembre 2017 un avis au CNT en lui accordant un délai de 2 mois. Il est donc logique d’attendre cet avis et ce d’autant plus qu’il existe des propositions alternatives partagées par l’ensemble des parties prenantes.

Sur le fond, ce projet de loi “cash for car” ne s’apparente pas à un projet “budget de mobilité”. Le membre relève d’ailleurs que le ministre de la Mobilité a déclaré notamment le 12 janvier 2018:

“Pour pouvoir répondre aux observations fondées du Conseil d’État, on va avoir soit le remplacement de la voiture de société par une allocation de mobilité, soit déjà par un budget mobilité, c’est-à-dire que l’entreprise devra déterminer quel est son coût global de la voiture de société et pourra le remplacer soit par du cash,

du cash, soit par le remboursement de transports en commun, d'allocations vélo électrique, de voitures partagées"¹.

De spreekster vraagt de minister van Mobiliteit dus precies aan te geven welke opmerkingen van de Raad van State hij gegrond vindt en hoe hij daaraan gaat tegemoetkomen.

Wat de impact van de regeling inzake de "mobiliteitsvergoeding" betreft, vraagt de spreekster of de regering een raming heeft gemaakt van het aantal bedrijfswagens dat als gevolg van die regeling van de weg zal verdwijnen. Wat zijn de doelstellingen op korte en middellange termijn?

Wat het door de sociale partners tijdens de hoorzittingen van 23 januari 2017 voorgestelde project inzake een "mobiliteitsbudget" betreft (DOC 54 2838/002), vraagt de spreekster waarom de minister van Mobiliteit niet inzet op dit ambitieuzere en efficiëntere project, aangezien de regering er kennelijk gunstig tegenover staat.

Hoe gaat de regering, in dezelfde gedachtegang, die twee regelingen naast elkaar doen bestaan? Waarom kan ze niet wachten om een alomvattend en coherent wetsontwerp voor te leggen? Vanwaar de urgentie om te stemmen over het wetsontwerp tot instelling van een mobiliteitsvergoeding?

De heer Ahmed Laaouej (PS) merkt op dat verschillende sprekers gewag hebben gemaakt van een peiling in de studie van SD Worx (zie bijlage 1). Hij vraagt of de commissie over een kopie van die studie kan beschikken.

De heer Eric Van Rompuy (CD&V), voorzitter, geeft aan dat die studie aan de leden van de commissie zal worden bezorgd als SD Worx daarmee instemt (zie bijlage 1).

2. Antwoorden van de minister van Financiën

De heer Johan Van Overtveldt, minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, herinnert eraan dat het ontstaan van de bedrijfswagen zich situeert in de loonkostontwikkeling. Door de hoge brutolonen in ons land zijn de loonkosten voor de werkgevers hoog, daarnaast schiet er door de hoge belasting vrij weinig nettoloon over voor de werknemers.

¹ https://www.rtf.be/info/belgique/detail_voitures-de-societe-cash-for-car-ou-budget-mobilite-les-deux-repond-le-ministre-francois-bellot?id=9809579.

soit par le remboursement de transports en commun, d'allocations vélo électrique, de voitures partagées".¹

Le membre demande donc au ministre de la Mobilité de préciser les remarques du Conseil d'État qu'il considère comme fondées et les réponses qu'il entend y apporter.

En ce qui concerne l'impact du dispositif "allocation de mobilité", le membre demande si le gouvernement a estimé le nombre de voitures de société qui seraient ainsi retirées des routes suite à ce dispositif. Quels sont les objectifs fixés à court et moyen terme?

En ce qui concerne le projet "budget de mobilité" présenté par les partenaires sociaux au cours des auditions du 23 janvier 2017 (DOC 54 2838/002), le membre demande les raisons pour lesquelles le ministre de la Mobilité ne plaide pas pour ce projet plus ambitieux et efficace puisqu'il apparaît que le gouvernement accueille favorablement ce projet.

Dans le même ordre d'idées, comment le gouvernement va-t-il faire coexister les 2 dispositifs? Pourquoi ne pas attendre et soumettre un projet global et cohérent? Quelle est l'urgence à voter le projet de loi instaurant une allocation de mobilité?

M. Ahmed Laaouej (PS) relève que différents intervenants ont fait état d'un sondage paru dans l'étude de SD Worx (voir annexe 1). Le membre demande si la commission peut être nantie d'une copie de cette étude.

M. Eric Van Rompuy, président, indique que cette étude sera transmise aux membres de la commission si SD Worx y consent (voir annexe 1).

2. Réponses du ministre des Finances

M. Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, rappelle que l'apparition de la voiture de société est liée à l'évolution du coût salarial. En raison du haut niveau des salaires bruts dans notre pays, les employeurs doivent supporter des coûts salariaux élevés, les travailleurs n'empochant quant à eux qu'un salaire net assez modeste du fait de

¹ https://www.rtf.be/info/belgique/detail_voitures-de-societe-cash-for-car-ou-budget-mobilite-les-deux-repond-le-ministre-francois-bellot?id=9809579.

Het fiscaal voordeel van de bedrijfswagen is uitgedacht om aan deze hoge loonkosten enigszins te ontkomen.

De regering heeft reeds heel wat inspanningen gedaan om de loonkosten te verlagen. Op het niveau van de brutolonen heeft de regering werk gemaakt van een loonmatiging. Door een aantal belastingverminderingen werden de nettolonen ook verhoogd waardoor bedrijven minder beroep zullen doen op bedrijfswagens.

De minister gaat vervolgens in op de opmerking dat de mobiliteitsvergoeding wordt berekend op de cataloguswaarde terwijl veel bedrijfswagens toch worden geleased. De minister wijst erop dat sommige bedrijfswagens inderdaad worden gekocht, anderen worden geleased, financieel of operationeel, en nog anderen worden gehuurd. Daarbij komt ook nog dat niet alle bedrijfswagens per definitie om de 5 jaar worden vervangen. Sommigen zullen langer gebruikt worden, anderen zullen sneller vervangen worden.

Omwille van de eenvoud en de duidelijkheid is evenwel geopteerd om voor iedereen één en dezelfde objectieve parameter te hanteren voor het bepalen van de grootte van de mobiliteitsvergoeding, namelijk 6/7^{de} van de cataloguswaarde, wat ook het bedrag is dat als basis dient voor de berekening van het belastbaar voordeel auto én van het belastbaar gedeelte van de mobiliteitsvergoeding.

Het bedrag van mobiliteitsvergoeding wordt vervolgens bepaald op 20 % van 6/7^{de} van die cataloguswaarde, wat correspondeert met een afschrijvingstermijn van 5 jaar. Globaal gezien op 5 jaar tijd zal de kostprijs van een mobiliteitsvergoeding m.a.w. vergelijkbaar zijn als deze van een bedrijfswagen.

Met betrekking tot het voorstel van mobiliteitsbudget zoals uitgewerkt door de sociale partners wijst de minister erop dat dit voorstel in dezelfde richting gaat als dat van de regering met de mobiliteitsvergoeding. Het heeft dus zeker en vast ook zijn verdiensten maar het gaat net iets minder ver dan het voorstel van de mobiliteitsvergoeding. Zo wordt in het voorstel van de sociale partners, dat op dit moment overigens nog verder wordt besproken in technische werkgroepen, vooral veel belang gehecht aan de mogelijkheid om een grotere wagen in te ruilen voor een kleinere en goedkopere wagen. De uitgespaarde kost wordt vervolgens door de werkgever ter beschikking gesteld van de werknemer die het dan kan besteden aan duurzame verplaatsingen per fiets, openbaar vervoer enz. In een dergelijk scenario zal het aantal bedrijfswagens uiteraard niet

la lourdeur de la fiscalité. L'avantage fiscal de la voiture de société a été imaginé afin d'échapper un tant soit peu à ce coût salarial élevé.

Le gouvernement a déjà consenti beaucoup d'efforts en vue de réduire ce coût salarial. Au niveau des salaires bruts, le gouvernement a mis en œuvre une modération salariale. Par le biais de plusieurs réductions d'impôt, il a également augmenté les salaires nets, ce qui permettra aux entreprises de moins recourir aux voitures de société.

Le ministre évoque ensuite l'observation selon laquelle l'allocation de mobilité est calculée sur la valeur catalogue alors que de nombreuses voitures de société font l'objet d'un leasing. Le ministre souligne que certaines voitures de société sont effectivement achetées, d'autres sont prises en leasing, financier ou opérationnel, et d'autres encore sont louées. À cela s'ajoute encore que toutes les voitures de société ne sont pas par définition remplacées tous les cinq ans. Certaines seront utilisées plus longtemps, d'autres seront remplacées plus rapidement.

Par souci de simplicité et de clarté, on a toutefois choisi d'utiliser un seul et même paramètre objectif pour fixer le niveau de l'allocation de mobilité, à savoir 6/7^e de la valeur catalogue, ce qui est également le montant qui sert de base au calcul de l'avantage imposable de la voiture et de la part imposable de l'allocation de mobilité.

Le montant de l'allocation de mobilité est ensuite fixé à 20 % des 6/7^e de cette valeur catalogue, ce qui correspond à un délai d'amortissement de 5 ans. Globalement, sur une période de 5 ans le coût d'une allocation de mobilité sera, autrement dit, comparable au coût d'une voiture de société.

En ce qui concerne la proposition de budget de mobilité élaborée par les partenaires sociaux, le ministre rappelle que cette proposition va dans le même sens que la proposition d'allocation de mobilité du gouvernement. Elle a donc certainement ses mérites mais est un peu moins ambitieuse que la proposition d'allocation de mobilité. Par exemple, la proposition des partenaires sociaux, qui fait d'ailleurs actuellement l'objet de discussions plus approfondies au sein de groupes de travail techniques, accorde une importance particulière à la possibilité d'échanger une voiture plus grande contre une voiture plus petite et moins chère. Dans ce cas, l'employeur mettrait l'équivalent de l'économie ainsi réalisée à la disposition du salarié, qui pourrait le dépenser pour ses déplacements de nature durable à vélo, en transports publics, etc. Dans cette hypothèse, le nombre

direct gaan verminderen en de files bijgevolg ook niet. De mobiliteitsvergoeding uit dit ontwerp gaat dus net een stap verder en impliceert dat de werknemer zijn bedrijfswagen effectief afstaat in ruil voor een vergoeding die hij dan per definitie zal dienen te gebruiken voor alternatieve vervoersoplossingen. In tegenstelling tot het voorstel van de regering, besteedt het voorstel van de sociale partners bovendien weinig aandacht aan antimisbruikbepalingen.

Vervolgens gaat de minister dieper in op de opmerking van de Raad van State dat het voorliggende wetsontwerp discriminatoir zou zijn voor werknemers zonder mobiliteitsvergoeding. Volgens de Raad van State is er een probleem omdat de mobiliteitsvergoeding een geldbedrag is dat vrij kan besteed worden maar dat wel geniet van een gunstiger fiscaal en sociaal statuut dan het gewone loon van een werknemer dat eveneens een geldbedrag is dat vrij kan besteed worden: er wordt aldus een ongelijkheid gecreëerd tussen werknemers met en werknemers zonder een mobiliteitsvergoeding. De regering heeft evenwel beslist om het ontwerp in zijn huidige vorm te behouden maar het verder te motiveren in de memorie van toelichting. Zo wordt onder meer geargumenteed dat als er al sprake is van discriminatie tussen werknemers, deze niet haar oorzaak vindt in dit ontwerp tot instelling van een mobiliteitsvergoeding maar dat die dan het gevolg is van het feit dat er ook werknemers met en werknemers zonder bedrijfswagen zijn en dat aan die realiteit niet kan worden voorbijgegaan. In plaats van een bedrijfswagen wordt er een cashvergoeding uitbetaald die fiscaal op dezelfde manier wordt behandeld. De minister benadrukt dat er dus niets wijzigt aan de bestaande situatie.

Een tweede belangrijke opmerking van de Raad van State bestaat erin dat niets garandeert dat een werknemer die zijn bedrijfswagen afstaat, zijn mobiliteitsvergoeding niet zal gebruiken om zelf een auto te kopen waardoor er *de facto* niet minder auto's op de wegen zullen zijn. De minister is van mening dat ook aan die kritiek van de Raad van State werd tegemoetgekomen door bijkomende toelichting te verstrekken in de memorie van toelichting: het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt namelijk alleen berekend op basis van de catalogusprijs van de bedrijfswagen die wordt ingeleverd en houdt geen rekening met alle bijkomende kosten zoals verzekering, onderhoud, verkeersbelasting, pechbijstand, winterbanden enz. De totale kosten op jaarbasis van een eigen wagen zullen m.a.w. al snel even hoog of zelfs hoger zijn dan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding. Een werknemer met een bedrijfswagen heeft er in

de voitures de société ne diminuera évidemment pas immédiatement et, par conséquent, les embouteillages ne diminueront pas non plus. L'allocation de mobilité prévue par le projet à l'examen va donc un peu plus loin et suppose que le salarié renonce effectivement à sa voiture de société en échange d'une allocation qu'il devra dès lors, par définition, utiliser pour trouver d'autres modes de déplacement. En outre, à la différence de la proposition du gouvernement, la proposition des partenaires sociaux accorde peu d'attention aux dispositions anti-abus.

Le ministre approfondit ensuite l'examen de l'observation du Conseil d'État selon laquelle le projet de loi en question serait discriminatoire à l'égard des salariés ne bénéficiant pas d'une allocation de mobilité. Selon le Conseil d'État, un problème découle du fait que l'allocation de mobilité est une somme d'argent qui peut être dépensée librement mais qui bénéficie néanmoins d'un statut fiscal et social plus favorable que celui qui s'applique à la rémunération ordinaire des salariés, qui est également une somme d'argent qui peut être dépensée librement. Le projet à l'examen crée ainsi une inégalité entre les salariés selon qu'il bénéficient ou non de l'allocation de mobilité. Le gouvernement a cependant décidé de ne pas modifier ce projet mais plutôt de le motiver davantage dans l'exposé des motifs. Il fait notamment valoir que si une discrimination existe entre les travailleurs, cette dernière ne découle pas de l'introduction d'une allocation de mobilité mais bien du fait que certains travailleurs ont une voiture de société tandis que d'autres en sont privés, et que cette réalité ne peut pas être ignorée. La voiture de société est remplacée par une allocation en espèces qui bénéficie d'un traitement identique sur le plan fiscal. Le ministre souligne que rien ne change donc par rapport à la situation actuelle.

Une deuxième observation importante du Conseil d'État est que rien ne garantit qu'un travailleur ayant renoncé à sa voiture de société n'utilisera pas son allocation mobilité pour acheter une voiture personnelle, ce qui ne réduira *de facto* pas le nombre de voitures sur nos routes. Le ministre estime avoir également répondu à cette critique du Conseil d'État en fournissant davantage de précisions dans l'exposé des motifs: le montant de l'allocation mobilité ne sera en effet calculé que sur la base du prix catalogue de la voiture de société restituée et ne tiendra pas compte de l'ensemble des frais additionnels, comme l'assurance, l'entretien, la taxe de circulation, l'assistance dépannage, les pneus hiver, etc. En d'autres termes, le coût annuel total d'une voiture personnelle sera rapidement aussi élevé voire plus élevé que le montant de l'allocation mobilité. En pratique, les travailleurs disposant d'une voiture de

de praktijk dus weinig baat bij om zijn auto in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding als het zijn enige doel is daarmee een eigen wagen aan te schaffen.

Van belang daarbij is immers ook nog dat werkgevers veelal genieten van commerciële kortingen en/of beroep kunnen doen op financieringsformules die niet toegankelijk zijn voor particulieren. Een privéauto dient m.a.w. steeds 100 % betaald of gefinancierd te worden terwijl dat voor ondernemingen doorgaans niet het geval is.

Met betrekking tot de strenge toepassingsvoorwaarden antwoordt de minister dat deze voorwaarden nodig zijn om verkeerd gebruik tegen te gaan. De minimumtermijnen die worden ingesteld in hoofde van de werknemer en de werkgever dienen om het toepassingsgebied van de mobiliteitsvergoeding beperkt te houden.

Wat het vooropgestelde doel van de maatregel betreft, wijst de minister erop dat het moeilijk is in te schatten hoeveel bedrijfswagens er precies zullen worden ingeruild. Het staat in ieder geval vast dat er momenteel heel wat werknemers zijn die beschikken over een salariswagen omdat hen geen andere keuze werd gelaten. Niettemin zouden velen van hen, door de steeds toenemende files, liever opteren voor andere vervoersoplossingen. De minister hoopt alleszins dat zoveel mogelijk bedrijfswagens zullen worden ingeruild. Het succes van de mobiliteitsvergoeding zal nauw worden opgevolgd via de fiscale aangifte en de solidariteitsbijdrage die gekoppeld is aan de nummerplaat van de bedrijfswagen.

De minister beaamt dat een werknemer die twee bedrijfswagens heeft, er één kan inruilen voor een mobiliteitsvergoeding en verder kan blijven rijden met de andere. De minister benadrukt dat het zeer uitzonderlijk is dat een werknemer twee bedrijfswagens ter beschikking krijgt. In dergelijk geval, is er voorzien dat er slechts één auto kan worden ingeleverd in ruil voor een mobiliteitsvergoeding. Wordt ook de tweede auto ingeleverd, dan geeft dat m.a.w. geen recht op een tweede mobiliteitsvergoeding.

Voor werknemers met een bedrijfswagen én een tankkaart is er door deze regering reeds beslist tot een extra verworpen uitgave in hoofde van de werkgever. Concreet wordt namelijk de verworpen uitgave van 17 % van het belastbaar voordeel auto in hoofde van de werkgever verhoogd naar 40 % indien de brandstofkosten door de werkgever ten laste worden genomen. Het spreekt voor zich dat de tankkaart dan niet nog een keer extra kan belast worden bij de werknemer. Bij de grootte van de mobiliteitsvergoeding wordt er wel rekening gehouden met het al dan niet voorhanden zijn van een tankkaart,

société gagneraient peu à la restituer en échange d'une allocation mobilité si leur seul objectif est d'utiliser cette allocation pour s'acheter une voiture personnelle.

À cet égard, il importe également de savoir que les employeurs bénéficient souvent de réductions commerciales et/ou peuvent recourir à des formules de financement qui ne sont pas accessibles aux particuliers. En d'autres termes, une voiture privée doit toujours être payée à 100 % ou financée alors que ce n'est généralement pas le cas pour les entreprises.

S'agissant des conditions d'application strictes, le ministre répond que celles-ci sont nécessaires pour prévenir les risques d'abus. Les périodes minimales qui sont fixées dans le chef des travailleurs et des employeurs visent à limiter le champ d'application de l'allocation mobilité.

S'agissant du but poursuivi par la mesure, le ministre indique qu'il est difficile d'estimer précisément le nombre de voitures de société qui seront restituées. Quoi qu'il en soit, il est un fait certain que de très nombreux travailleurs disposent actuellement d'une voiture de société car aucun autre choix ne s'offre à eux. Cependant, en raison du nombre croissant d'embouteillages, nombre d'entre eux préféreraient choisir d'autres solutions de transport. Le ministre espère en tout cas que le nombre de voitures de société restituées sera le plus élevé possible. Le succès de l'allocation mobilité sera suivi de près par le biais de la déclaration fiscale et de la cotisation de solidarité qui est liée aux plaques d'immatriculation des voitures de société.

Le ministre reconnaît que, lorsqu'un travailleur a deux voitures de société, il peut en échanger une contre une allocation de mobilité et continuer à utiliser l'autre. Le ministre souligne qu'il est très exceptionnel qu'un travailleur bénéficie de deux véhicules de société mis à la disposition par son employeur. Si tel est néanmoins le cas, il est prévu qu'un seul véhicule peut être échangé contre une allocation de mobilité. Si le deuxième véhicule est également échangé, cela ne donne pas droit à une deuxième allocation de mobilité.

Pour les travailleurs disposant d'un véhicule de société et d'une carte de carburant, ce gouvernement a décidé d'introduire une dépense rejetée supplémentaire dans le chef de l'employeur. Concrètement, la dépense rejetée de 17 % de l'avantage voiture imposable dans le chef de l'employeur passe à 40 % si les frais de carburant sont pris en charge par l'employeur. Il va de soi que la carte de carburant ne peut pas être imposée une fois supplémentaire dans le chef du travailleur. Pour le montant de l'allocation de mobilité, il est cependant tenu compte de la mise à disposition ou non d'une carte de

gelet dat die samen met de bedrijfswagen deel uitmaakt van de verloning en bovendien ook dient ingeleverd te worden als de bedrijfswagen wordt ingeleverd. Er wordt momenteel geen onderscheid gemaakt of de tankkaart enkel in België bruikbaar is of in heel Europa.

3. Antwoorden van de minister van Mobiliteit

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, herinnert in eerste instantie aan enkele door de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerde kerncijfers aangaande de mobiliteit in België (jaar 2016)² (zie bijlage 2):

- het wagenpark in België telt bijna 5 730 000 privéwagens waarvan 445 419 salariswagens³;
- voorts telt het wagenpark in België 160 000 bedrijfswagens die als “gebruikswagen” dienen;
- de dagelijkse verplaatsingen voor beroepsdoeleinden vertegenwoordigen 13,5 % van alle verplaatsingen;
- algemeen wordt per werkdag gemiddeld een afstand van 12 km afgelegd;
- de versnipperde wijze waarop de ondernemingen geografisch over het grondgebied zijn gevestigd, draagt ertoe bij dat de vraag naar automobilité almaar toeneemt;
- voorts krijgen de bedrijfsleiders almaar meer te maken met vragen en druk om de bedrijfswagen deel te laten uitmaken van het loonpakket. Dat is een realiteit.

Gelet op die vaststellingen onderstreept de minister dat de regering ernaar streeft een eerste maatregel concreet vorm te geven. Met het wetsontwerp wordt een specifiek publiek beoogd dat slechts een deel vertegenwoordigt van de groep met een bedrijfswagen:

² Kerncijfers van de mobiliteit 2016, FOD Mobiliteit en Vervoer, raadpleegbaar op https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/kerncijfers_van_de_mobiliteit.

³ “Salariswagen: bedrijfswagen die door de werkgever aan sommige werknemers ter beschikking gesteld is en die zij kunnen gebruiken voor andere dan professionele doeleinden (woon-werkverplaatsingen en elk ander privégebruik of eventueel collectief vervoer van werknemers)” (Kerncijfers van de mobiliteit 2016, punt 3.3.)

carburant, vu que cette dernière fait partie de la rémunération avec la voiture de société et doit être restituée en même temps que la voiture. Pour le moment, aucune distinction n’est établie sur la base du fait que la carte de carburant est utilisable uniquement en Belgique ou dans toute l’Europe.

3. Réponses du ministre de la Mobilité

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, rappelle tout d’abord quelques chiffres clés de la mobilité en Belgique (année 2016) publiés par le SPF Mobilité et Transports² (voir annexe 2):

- le parc automobile en Belgique compte près de 5 730 000 voitures personnelles dont 445 419 voitures-salaire³;
- le parc automobile en Belgique compte en outre 160 000 voitures-outil;
- les déplacements professionnels quotidiens représentent 13,5 % de l’ensemble des déplacements;
- de manière générale, la distance moyenne parcourue est de 12 km par jour ouvrable;
- l’éclatement territorial de l’installation géographique des entreprises contribue à une demande de mobilité en voiture de plus en plus importante;
- enfin, il existe une demande plus importante et pression sur les chefs d’entreprise pour que la voiture de société fasse partie du package salarial. C’est une réalité.

Face à ces constats, le ministre souligne que la volonté du gouvernement vise à concrétiser une première mesure. Le public visé par le projet de loi est spécifique et représente une partie seulement du groupe de détenteurs de voitures de société:

² Chiffres clés de la mobilité 2016, SPF Mobilité et Transports, consultable sur https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/chiffres_cles_mobilite_2016.pdf.

³ Voiture-salaire: voiture de société mise par les employeurs à la disposition de certains de leurs travailleurs et que ceux-ci peuvent utiliser à des fins autres que professionnelles (déplacements domicile-travail et tout autre usage privé ou transport collectif éventuel de travailleurs).

— bepaalde gezinnen die over twee bedrijfswagens beschikken;

— de mensen die in belangrijke stadscentra of dicht daaromheen wonen (terwijl die centra goed door het openbaar vervoer worden bediend) en voor wie het bedrijfsvoertuig een fiscale én organisatorische val is geworden.

Voorts beklemtoont de minister dat verscheidene grote ondernemingen al van plan zijn om de bedrijfswagen geleidelijk af te schaffen en om dat voordeel in natura te vervangen door een bezoldigingsbedrag. Dat via dit wetsontwerp ingestelde hulpmiddel moet spoedig aan die ondernemingen worden verschaft.

Dat neemt niet weg dat het mobiliteitsvraagstuk intrinsiek verband houdt met het gedrag van de mensen. Zo herinnert de minister eraan dat, ondanks het uitgebreidere aanbod van S-treinen in en omheen Brussel sinds september 2016, die treinen maar moeizaam gevuld raken. In dat verband tonen veel studies aan dat – getuige op de omvang van de verkeersopstoppen –, de bedrijfswagen voor een welbepaald bevolkingssegment een “verlengstuk” van hun woning is geworden.

Volgens een onderzoek dat de FOD Mobiliteit en Vervoer op verzoek van de minister heeft verricht, varieert het percentage mensen dat bereid zou zijn om in ruil voor een mobiliteitstoelage van hun salarismotor af te zien tussen 3 en 9 %. Die cijfers vormen een extrapolatie op grond van een enquête die in 2010 werd uitgevoerd bij 8 532 personen.

Verschillende scenario's werden tegen het licht gehouden; alleen het minst gunstige scenario (zeer weinig mensen gaan in op de mobiliteitsvergoeding) en het gunstigste scenario (zeer veel mensen stappen in de regeling) werden uitgewerkt. De geraamde impact van de overige scenario's houdt dus het midden tussen de hieronder vermelde cijfers:

1. Het minst gunstige scenario: het aantal bedrijfswagens daalt met 3 %

Werkhypothese: de maatregel heeft alleen uitwerking op de gezinnen met minstens twee wagens (waarvan minstens één bedrijfswagen), zonder kinderen, in de volgende verhouding:

— 20 % van de gezinnen in de grote steden betonen interesse;

— 10 % van de gezinnen elders zijn geïnteresseerd.

— certains ménages qui disposent de deux voitures de société;

— les personnes qui résident dans des centres urbains importants ou dans la proche périphérie (alors que ces centres sont bien desservis par les transports publics) et pour qui le véhicule de société est devenu un piège tant au niveau fiscal qu'organisationnel.

Par ailleurs, le ministre souligne que plusieurs entreprises importantes ont déjà l'intention de supprimer graduellement la voiture de société et remplacer cet avantage en nature par un montant numéraire. Il convient de donner rapidement un outil à ces entreprises.

Il n'en reste pas moins vrai que la problématique de mobilité est intrinsèquement liée au comportement des gens. Le ministre rappelle ainsi que malgré l'extension de l'offre de trains “S” dans et autour de Bruxelles en septembre 2016, ces nouveaux trains peinent à être remplis. De nombreuses études démontrent à cet égard que pour une frange de la population, la voiture de société est devenue, compte tenu de l'importance des embouteillages, une “extension” de leur habitation.

Selon une analyse réalisée par le SPF Mobilité et Transports à la demande du ministre, le pourcentage de personnes qui seraient prêtes à renoncer à leur voiture-salaire en échange d'une allocation de mobilité varie entre 3 et 9 %. Ces chiffres sont une extrapolation effectuée sur la base d'une enquête menée sur 8 532 personnes en 2010.

Différents scénarios ont été envisagés. Seuls le scénario le moins favorable (hypothèse basse) et le scénario le plus favorable (hypothèse haute) sont explicités. L'impact estimé des autres scénarios se situent donc entre les valeurs citées ci-dessous:

1. Hypothèse basse: réduction de 3 % du nombre de voitures de société.

Hypothèse de travail: la mesure ne touchera que les ménages possédant au moins deux voitures (dont au moins une de société) et sans enfants dans les proportions suivantes:

— 20 % de ménages intéressés dans les grandes villes;

— 10 % de ménages intéressés partout ailleurs.

2. Het gunstigste scenario: het aantal bedrijfswagens daalt met 9 %

Werkhypothese: de maatregel heeft uitwerking op alle gezinnen met minstens één bedrijfswagen, met of zonder kinderen, in de volgende verhouding:

- 25 % van de gezinnen in de grote steden betonen interesse;
- 5 % van de gezinnen elders zijn geïnteresseerd.

Op basis van deze ramingen kan worden gesteld dat gemiddeld toch bijna 25 000 bedrijfswagens uit het stads- of het voorstedelijk verkeer zouden kunnen worden gehaald. Dat is niet weinig.

De minister wijst er tevens op dat de regering niet op het “*cash for car*”-project heeft gewacht om maatregelen te nemen die de duurzame mobiliteit in België moeten verbeteren en aldus de CO₂-uitstoot verminderen:

- uitbreiding van telewerk, ook binnen de NMBS;
- uitbouw van het treinaanbod;
- forse investeringen in het spoor;
- hervorming van de fiscaliteit inzake de bedrijfswagens, met als praktisch gevolg dat thans een bedrijfswagen van een lagere categorie wordt toegekend;
- optimalisering van de oplossingen op het vlak van de “zachte” mobiliteit (elektrische fiets), ten koste van de wagen.

De minister beklemtoont dan ook dat het “*cash for car*”-project goed moet worden afgebakend binnen het bedoelde domein: dat project is een eerste stap naar het mobiliteitsbudget, dat minder makkelijk in te voeren is aangezien daarbij talrijke actoren betrokken zijn. Daar deze actoren momenteel oplossingen aandragen, moet in het kader van het project inzake het mobiliteitsbudget worden voorzien in de mogelijkheid om een zeer brede waaier van alternatieve vervoerswijzen te gebruiken.

Op lange termijn zal de toevoeging van deze uiteenlopende aanvullende instrumenten het mogelijk maken het gebruik van de wagen terug te dringen en bij te dragen tot het wegwerken van de files op de Belgische wegen. De minister beklemtoont echter dat deze maatregelen geen optimale uitwerking zullen hebben wanneer – naast deze *modal shift* – geen gedragswijziging optreedt bij de pendelaars.

2. Hypothèse haute: réduction de 9 % du nombre de voitures de société.

Hypothèse de travail: la mesure touchera tous les ménages possédant au moins une voiture de société avec ou sans enfants dans les proportions suivantes:

- 25 % de ménages intéressés dans les grandes villes;
- 5 % de ménages intéressés partout ailleurs.

Compte tenu de ces estimations, cela fait tout de même une moyenne de près de 25 000 voitures de sociétés qui pourraient être retirées de la circulation en zone urbaine ou périurbaine. Ce n’est pas négligeable.

Le ministre met également en exergue le fait que le gouvernement n’a pas attendu le projet “*cash for car*” pour prendre des mesures en vue d’améliorer la mobilité durable en Belgique et réduire ainsi les émissions de CO₂:

- élargissement du télétravail en ce compris à la SNCB;
- augmentation de l’offre ferroviaire;
- investissements importants dans le rail;
- réforme de la fiscalité liée à la voiture de société qui se traduit en pratique par l’octroi aujourd’hui d’un véhicule de société de catégorie inférieure;
- amélioration des solutions de mobilité “douce” (vélo électrique) au détriment de la voiture.

Le ministre souligne dès lors que le projet “*cash for car*” doit être bien circonscrit dans le périmètre qui est visé: il constitue un premier pas vers le budget mobilité qui lui reste plus complexe à mettre en place car il implique de nombreux intervenants. Dans la mesure où ceux-ci proposent actuellement des solutions, il faudra dans le projet “budget de mobilité” accorder la possibilité d’utiliser un panel très large de modes de transport alternatifs.

A long terme, l’adjonction de ces différents instruments complémentaires permettra de réduire l’usage de la voiture et contribuer à solutionner la congestion des routes en Belgique. Mais au-delà de ce *modal shift*, le ministre souligne que s’il n’y a pas de changement de comportement dans le chef des navetteurs, l’impact de ces mesures ne sera pas optimal.

Met betrekking tot de kritiek van de Raad van State geeft de minister ten slotte aan dat de Raad weliswaar tot taak heeft het wetsontwerp juridisch door te lichten, maar dat het uiteindelijk de regering toekomt concrete oplossingen aan te reiken in een domein waarin de vorige regeringen niets hebben ondernomen.

4. Replieken

De heer Ahmed Laaouej (PS) wijst erop dat minister Bellot heeft verwezen naar een studie volgens dewelke tussen 3 % en 9 % van de werknemers met een bedrijfswagen bereid zouden zijn om hun wagen in te leveren in ruil voor een mobiliteitsvergoeding. De spreker vraagt naar de bron van deze studie.

De heer François Bellot, minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Belgische Maatschappij der Belgische Spoorwegen, antwoordt dat de studie is uitgevoerd door de FOD Mobiliteit en gebaseerd is op statistische gegevens van gezinnen met twee wagens wonend in een verstedelijkt gebied met goede verbindingen op het vlak van openbaar vervoer (zie bijlage 2).

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) acht het onaanvaardbaar dat het mogelijk is voor een werknemer om twee bedrijfswagens te kunnen hebben waarbij het mogelijk wordt er één in te leveren daarvoor een mobiliteitsvergoeding te krijgen en de andere bedrijfswagen te behouden. Hoe kunnen de ministers dat rechtvaardigen en over hoeveel gevallen gaat het in de praktijk? Bestaan er daarover statistische gegevens?

De minister van Financiën, belast met bestrijding van de fiscale fraude, antwoordt dat hij dienaangaande niet over exact cijfermateriaal beschikt, maar bevestigt dat gezinnen met twee bedrijfswagens niet vaak voorkomen. Hij herinnert er tevens aan dat in het kader van de regeling van de mobiliteitsvergoeding in elk geval maar één bedrijfswagen zal kunnen worden ingewisseld.

Enfin, en ce qui concerne les critiques formulées par le Conseil d'État, le ministre considère que le Conseil d'État est dans son rôle lorsqu'il effectue une analyse juridique du projet de loi mais qu'au final il appartient au gouvernement de formuler des solutions concrètes dans un domaine où rien n'a été fait par les gouvernements précédents.

4. Répliques

M. Ahmed Laaouej (PS) souligne que le ministre Bellot a renvoyé à une étude selon laquelle entre 3 % et 9 % des travailleurs disposant d'une voiture de société seraient prêts à restituer leur voiture en échange d'une allocation de mobilité. L'intervenant demande quelle est la source de cette étude.

M. François Bellot, ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, répond que l'étude a été réalisée par le SPF Mobilité et se base sur des données statistiques de ménages disposant de deux véhicules et habitant dans une région urbanisée bénéficiant de bonnes liaisons au niveau des transports en commun (voir annexe 2).

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) estime qu'il est inacceptable qu'il soit possible pour un travailleur de disposer de deux voitures de société et d'en restituer une pour obtenir une allocation de mobilité tout en conservant l'autre. Comment les ministres peuvent-ils justifier cela et de combien de cas s'agit-il dans la pratique? Existe-t-il des données statistiques à ce sujet?

Le ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, rétorque qu'il ne dispose pas de données chiffrées exactes de ce cas de figure mais confirme que les ménages disposant de deux voitures de société ne sont pas légion. Il rappelle également qu'en tout état de cause seul un véhicule de société pourra être échangé dans le cadre du régime de l'allocation de mobilité.

B. Vergadering van 31 januari 2018

Tijdens de vergadering van 31 januari 2018 betreuren de heren Kristof Calvo (Ecolo-Groen), Ahmed Laaouej (PS) en Benoît Dispa (cdH) dat de commissie heeft beslist om de bespreking van dit wetsontwerp voort te zetten en direct tot de stemming over te gaan. Zij herinneren er nogmaals aan dat de regering dit wetsontwerp op 20 december 2017 aan de Nationale Arbeidsraad heeft voorgelegd en dat de Raad twee maanden heeft om advies uit te brengen; het advies is bijgevolg nog niet beschikbaar.

De sprekers zijn opnieuw verontwaardigd over het gebrek aan respect waarvan de regering ten aanzien van de sociale partners blijkt geeft.

De heren Egbert Lachaert (Open Vld) en Eric Van Rompuy (CD&V) herinneren eraan dat de commissie met de sociale partners een hoorzitting heeft gehouden (DOC 54 2838/002) en dat het aan de NAR gevraagde advies alleen maar betrekking heeft op de sociale aspecten van het wetsontwerp. Voorts zijn de twee regelingen, “mobiliteitsvergoeding” en “mobiliteitsbudget”, complementair.

Mevrouw Veerle Wouters (Vuye&Wouters) acht het raadzaam in de toekomst in een sanctie te voorzien wanneer de wetgever uitdrukkelijk bepaalt dat het advies van een officiële instantie zoals de Nationale Arbeidsraad moet worden gevraagd. Hoewel in punt 2 van de nota van de Juridische Dienst van de Kamer staat dat “het ontbreken van dat advies [...] op zich geen gevolgen [heeft] voor de geldigheid van de wettelijke regeling die tot stand komt”, zou het in het kader van de politieke vernieuwing opportuun zijn mocht het Parlement de verplichtingen naleven die het zichzelf of de regering oplegt. De spreekster hoopt in elk geval dat met het advies van de NAR nog rekening kan worden gehouden, mochten er fundamentele opmerkingen in staan.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKINGEN EN STEMMINGEN

HOOFDSTUK I

Inleidende bepaling

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

B. Réunion du 31 janvier 2018

Au cours de la réunion du 31 janvier 2018, MM. Kristof Calvo (Ecolo-Groen), Ahmed Laaouej (PS) et Benoît Dispa (cdH) ont regretté que la commission ait décidé de poursuivre la discussion de ce projet de loi et de procéder directement au vote. Ils ont rappelé une nouvelle fois que le CNT a été saisi du présent projet par le gouvernement le 20 décembre 2017 et qu’il dispose à présent de deux mois pour rendre un avis. Or, cet avis n’est toujours pas disponible.

Les intervenants se sont à nouveau indignés du manque de respect dont le gouvernement fait preuve à l’égard des partenaires sociaux.

MM. Egbert Lachaert (Open Vld) et Eric Van Rompuy (CD&V) ont rappelé que les partenaires sociaux ont été auditionnés par la commission (DOC 54 2838/002) et que l’avis demandé au CNT ne porte que sur le volet social du dispositif. Par ailleurs, les deux régimes “allocation de mobilité” et “budget mobilité” sont complémentaires.

Mme Veerle Wouters (Vuye&Wouters) constate qu’il conviendrait à l’avenir de prévoir une sanction lorsque le législateur prévoit expressément l’obligation de recueillir un avis d’une instance officielle comme le CNT. Certes, la note du Service Juridique de la Chambre confirme “l’absence de cet avis n’a pas d’incidence sur la validité de la réglementation légale en voie d’élaboration” mais dans le cadre du renouveau politique, il serait opportun que le parlement respecte les obligations qu’il s’impose à lui-même ou au gouvernement. Elle espère en tout état de cause qu’il pourra encore être tenu compte de l’avis du CNT si celui-ci devait contenir des remarques fondamentales.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

CHAPITRE I^{ER}

Disposition introductive

Article 1^{er}

Cet article concerne le fondement constitutionnel de compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK II

Algemene bepalingen

Art. 2 tot 7

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 6 onthoudingen.

HOOFDSTUK III

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Art. 8 tot 15

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 6 onthoudingen.

HOOFDSTUK IV

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 3

Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 22 tot 32

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

HOOFDSTUK V

Sancties

Art. 33

Over dit artikel worden er geen opmerkingen gemaakt.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

CHAPITRE II

Dispositions générales

Art. 2 à 7

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 2 à 7 sont adoptés par 11 voix et 6 abstentions.

CHAPITRE III

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Art. 8 à 15

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 8 à 15 sont adoptés par 11 voix et 6 abstentions.

CHAPITRE IV

Dispositions modificatives

Section 3

Traitement fiscal de l'allocation de mobilité

Art. 22 à 32

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 22 à 32 sont adoptés par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

CHAPITRE V

Sanctions

Art. 33

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Artikel 33 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

HOOFDSTUK VI

Uitvoering en inwerkingtreding

Art. 34

Over dit artikel worden er geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 34 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van de heren *David Geerts (sp.a)* en *Ahmed Laaouej (PS)*, en met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement, beslist de commissie tot een tweede lezing over te gaan. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de Juridische Dienst.

De rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Georges GILKINET

De voorzitter,

Eric VAN ROMPUY

L'article 33 est adopté par 11 voix contre 2 et 3 abstentions

CHAPITRE VI

Exécution et entrée en vigueur

Art. 34

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 34 est adopté par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

*
* *

À la demande de *MM. David Geerts (sp.a)* et *Ahmed Laaouej (PS)*, la commission, en application de l'article 83.1 du Règlement, décide de procéder à une deuxième lecture. La commission souhaiterait disposer à cet effet d'une note du Service Juridique.

Les rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Georges GILKINET

Le président,

Eric VAN ROMPUY

BIJLAGE 1

ANNEXE 1



BEDRIJFSWAGENS ENQUÊTE

Kristof Boghe

iVOX
20170523



1. Onderzoeksopzet

2. Samenstelling steekproef

3. Werknemers

3.1 Mobiliteitsvergoeding

3.1 Mobiliteitsbudget

4. Werkgevers

4.1 Mobiliteitsvergoeding

4.2 Mobiliteitsbudget



Onderzoeksopzet

Doel van het onderzoek

Onderzoek naar de kennis over en interesse in de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget bij zowel werknemers als werkgevers. Is de Vlaamse werknemer vertrouwd met de principes van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget? Zal de komst van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget zijn mobiliteitskeuze veranderen? Hoe groot is de interesse van de werkgevers voor de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget?

Doelgroep

- Werkende Belgen: werknemers of werkgever (geen zelfstandigen)

Methode

- Client based online survey, alsook extra dataverzameling via het iVox Panel.
- Veldwerk: van 20 november 2017 tot 15 december 2017.
- N: 2000 (werknemers) / 500 (werkgevers)
- Werknemers representatief op: taal, leeftijd, geslacht, diploma, % bedrijfswagen, grootte bedrijf waar men werkt
- Werkgevers representatief op: taal, bedrijfswagen aanbieden
- Maximale foutenmarge bij een steekproef van 2000 respondenten (95% betrouwbaarheid): 2 %
- Maximale foutenmarge bij een steekproef van 500 respondenten (95% betrouwbaarheid): 4 %

Significante verschillen

- Significante verschillen (95% betrouwbaarheidsinterval) worden steeds aangeduid met  of  of    3

1. Onderzoeksopzet

2. Samenstelling steekproef

3. Werknemers

3.1 Mobiliteitsvergoeding

3.1 Mobiliteitsbudget

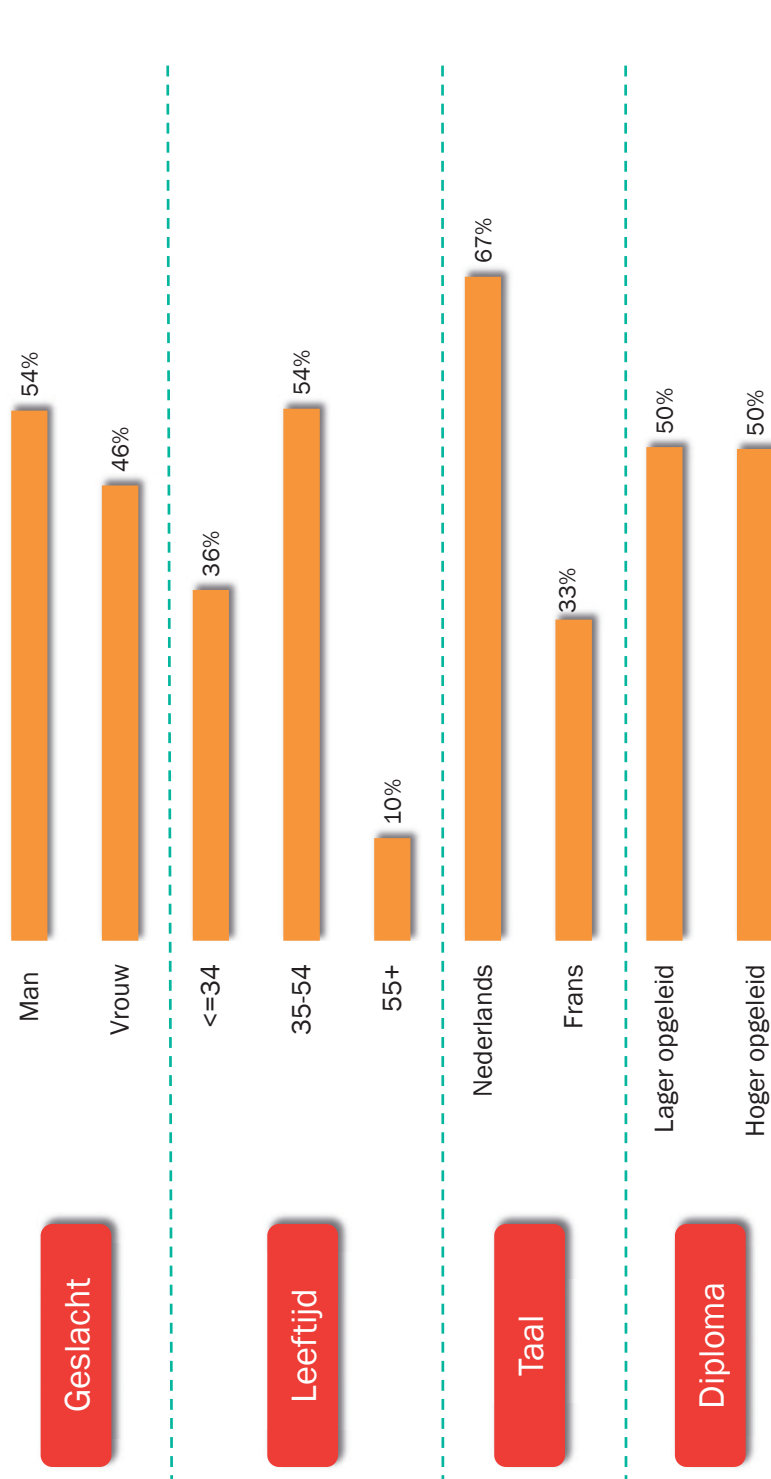
4. Werkgevers

4.1 Mobiliteitsvergoeding

4.2 Mobiliteitsbudget



Samenstelling steekproef Werknemers

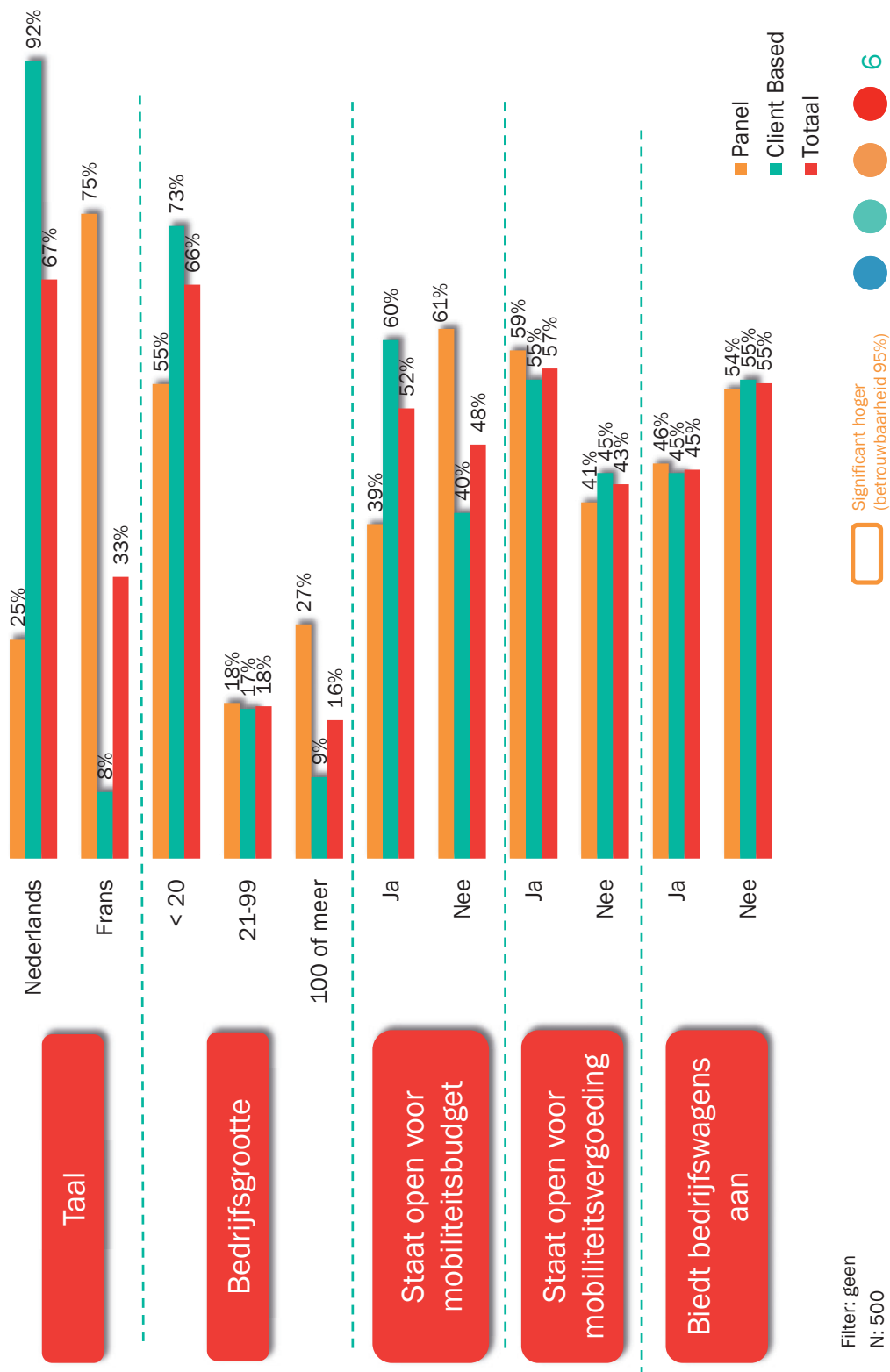


Filter: None
N: 2000 (Panel (898), CB (1102))

 Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

    5

Samenstelling steekproef Werkgevers





Werknemers

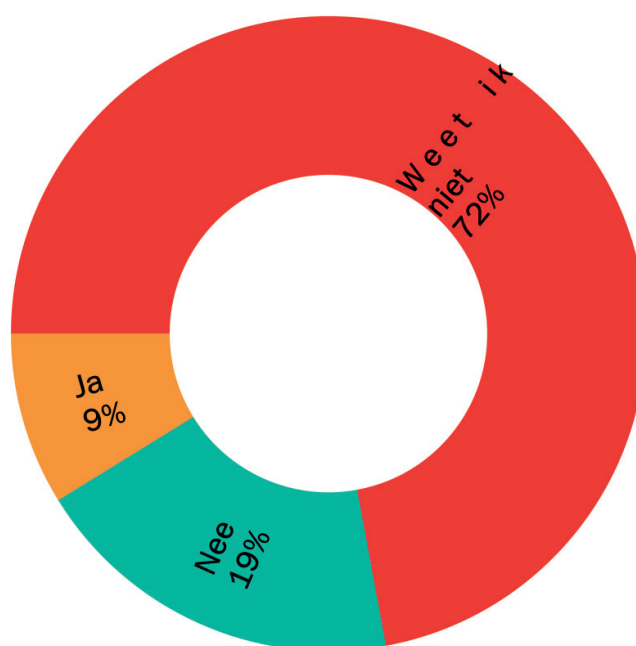
1. Onderzoeksopzet
2. Samenstelling steekproef
3. Werknemers
 - 3.1 Mobiliteitsvergoeding
 - 3.1 Mobiliteitsbudget
4. Werkgevers
 - 4.1 Mobiliteitsvergoeding
 - 4.2 Mobiliteitsbudget

De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – kennis over mogelijke implementatie

De regering heeft een ontwerp ingediend, waardoor jouw werkgever je vanaf volgend jaar de mogelijkheid zou kunnen geven om jouw bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding. Je krijgt dan een extra bedrag in cash, dat sociaal en fiscaal gunstig behandeld wordt.

Doet jouw werkgever hieraan mee, als het ontwerp wordt goedgekeurd?



Filter: indien bedrijfswagen
N: 337

 Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

 9



De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – kennis over mogelijke implementatie

Doet jouw werkgever hieraan mee, als het ontwerp wordt goedgekeurd?

	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Ja	8,8%	8,0%	21,8% A	8,6%	9,3%	9,1%	8,7%	7,6%	7,1%	9,8%	5,3%	5,2%	11,0%
Nee	19,1%	18,6%	28,3%	19,9%	17,2%	19,1%	18,8%	22,7%	22,9%	17,0%	34,0% C	26,7% C	12,0%
Weet ik niet	72,1%	73,4% C	50,0%	71,5%	73,6%	71,8%	72,5%	69,7%	70,0%	73,2%	60,7%	68,1%	77,0% A

	Hoeveel km van het werk?				Kennis mobiliteitsvergoeding?		Kennis mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	7,8%	9,7%	9,6%	8,2%	9,5%	2,3%	10,1%	2,6%
Nee	25,1%	15,5%	15,1%	20,8%	19,3%	18,0%	19,6%	17,2%
Weet ik niet	67,1%	74,9%	75,3%	71,1%	71,2%	79,7%	70,3%	80,2%

Filter: indien bedrijfswagen
N: 337

☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

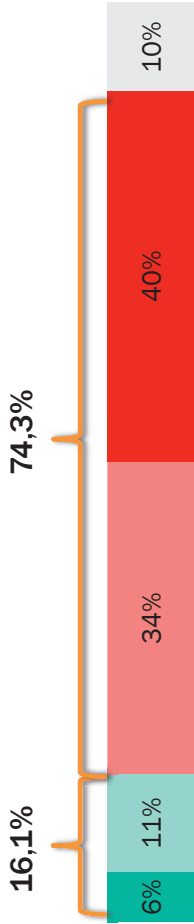


10



De mobiliteitsvergoeding Interesse

Zou de mobiliteitsvergoeding jou interesseren?



■ Ja, zeker wel ■ Ja, eerder wel ■ Nee, eerder niet ■ Nee, zeker niet ■ Geen idee

	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Ja	16,1%	15,4%	27,2%	17,1%	13,7%	15,7%	16,3%	16,5%	13,5%	17,6%	11,9%	15,8%	17,6%
Nee	74,3%	75,0%	63,0%	73,5%	76,2%	75,8%	74,2%	66,0%	74,6%	74,1%	78,6%	73,6%	73,1%
Geen idee	9,6%	9,6%	9,8%	9,4%	10,1%	8,5%	9,5%	17,4%	11,9%	8,3%	9,5%	10,6%	9,3%

	Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	25,5% D	16,8%	13,3%	9,9%	16,1%	16,6%	16,3%	15,3%
Nee	62,8%	75,0%	77,8%	80,5%	76,3% B	56,1%	77,1% B	61,3%
Weet ik niet	11,7%	8,3%	8,8%	9,5%	7,6%	27,3% A	6,6%	23,4% A

Filter: indien bedrijfswagen
N: 337

Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

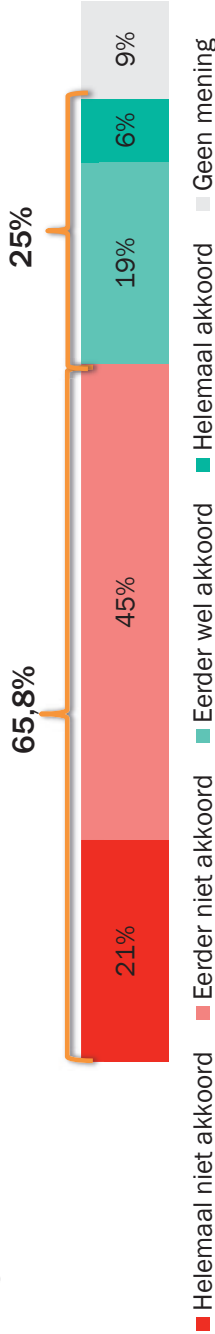
11



De mobiliteitsvergoeding

Attitude

Geef aan in hoeverre je akkoord gaat met onderstaande stelling: “De mobiliteitsvergoeding, waarbij werknemers hun bedrijfswagen kunnen inruilen voor cash, zal tot minder files leiden.”



■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Eerder wel akkoord ■ Helemaal akkoord ■ Geen mening

	Totaal	Taal	Geslacht	Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte	
		NL	man	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	100(+)
Niet akkoord	65,8%	69,1% C	61,3%	64,9%	67,0%	62,5%	65,9%	65,7%	60,5%	67,9% A
Akkoord	25,0%	25,3%	23,8%	28,2% B	22,7%	26,5%	24,0%	26,1%	30,9% B C	23,4%
Geen idee	9,2%	5,6%	12,2% A	6,9%	10,4% A	11,0%	10,2%	8,2%	8,6%	8,7%

	Bedrijfswagen?		Hoeveel km van het werk?					Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	Ja	Nee	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km		Ja	Nee	Ja	Nee
Niet akkoord	79,8% B	62,9%	60,9%	66,7%	71,7% A	72,9% A		71,6% B	55,7%	71,5% B	59,4%
Akkoord	17,0%	26,7% A	27,8% C	25,3%	20,2%	22,0%		23,7%	27,3%	23,6%	26,6%
Geen idee	3,2%	10,4% A	11,3% D	8,0%	8,1%	5,1%		4,6%	17,0% A	4,9%	14,0% A

Filter: None
N: 2000

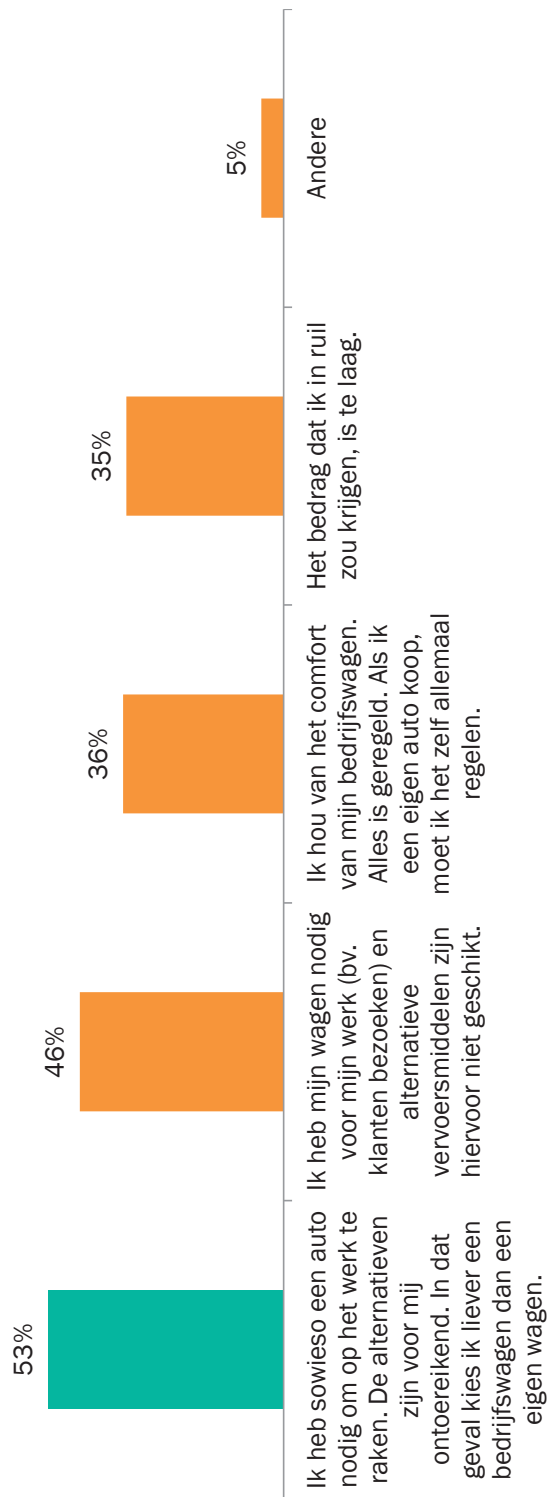
Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

12

De mobiliteitsvergoeding

Waarom geen interesse?

Waarom zou je je bedrijfswagen niet inruilen?
Meerdere antwoordopties mogelijk



Filter: indien bedrijfswagen + geen interesse in mobiliteitsvergoeding

N: 250

 Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

    13

De mobiliteitsvergoeding

Waarom geen interesse?

Waarom zou je je bedrijfswagen niet inruilen?
Meerdere antwoordopties mogelijk

	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte	
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99 100(+)
Ik heb sowieso een auto nodig om op het werk te raken.	52,7%	53,1%	44,4%	52,0%	54,3%	57,0%	51,2%	38,1%	47,1%	55,9%	46,2%	51,9%
Ik heb mijn wagen nodig voor mijn werk	45,6%	46,4%	29,3%	48,1%	39,6%	50,7%	42,3%	43,8%	48,6%	43,9%	51,1%	53,1%
Ik hou van het comfort van mijn bedrijfswagen.	35,9%	35,8%	36,4%	37,0%	33,2%	49,0% B	28,0%	25,1%	29,5%	39,4%	32,0%	36,5%
Het bedrag dat ik in ruil zou krijgen, is te laag.	35,2%	35,4%	32,7%	39,4% B	25,2%	44,6%	30,2%	21,3%	28,6%	39,0%	26,5%	34,7%
Andere	5,0%	4,7%	10,2%	5,0%	5,0%	4,8%	5,3%	3,8%	4,9%	5,1%	4,8%	5,2%

	Hoeveel km van het werk?			Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja
Ik heb sowieso een auto nodig om op het werk te raken.	32,0%	54,5%	61,3% A	57,4% A	53,6%	41,9%	53,4%
Ik heb mijn wagen nodig voor mijn werk	41,3%	39,3%	43,4%	55,3%	45,3%	48,9%	45,2%
Ik hou van het comfort van mijn bedrijfswagen.	45,6%	36,6%	34,1%	30,2%	36,1%	33,2%	35,6%
Het bedrag dat ik in ruil zou krijgen, is te laag.	35,4%	33,9%	40,2%	30,8%	36,5%	20,2%	37,6%
Andere	7,4%	4,3%	4,7%	4,1%	5,0%	4,6%	5,2%

Filter: indien bedrijfswagen + geen interesse in mobiliteitsvergoeding

N:

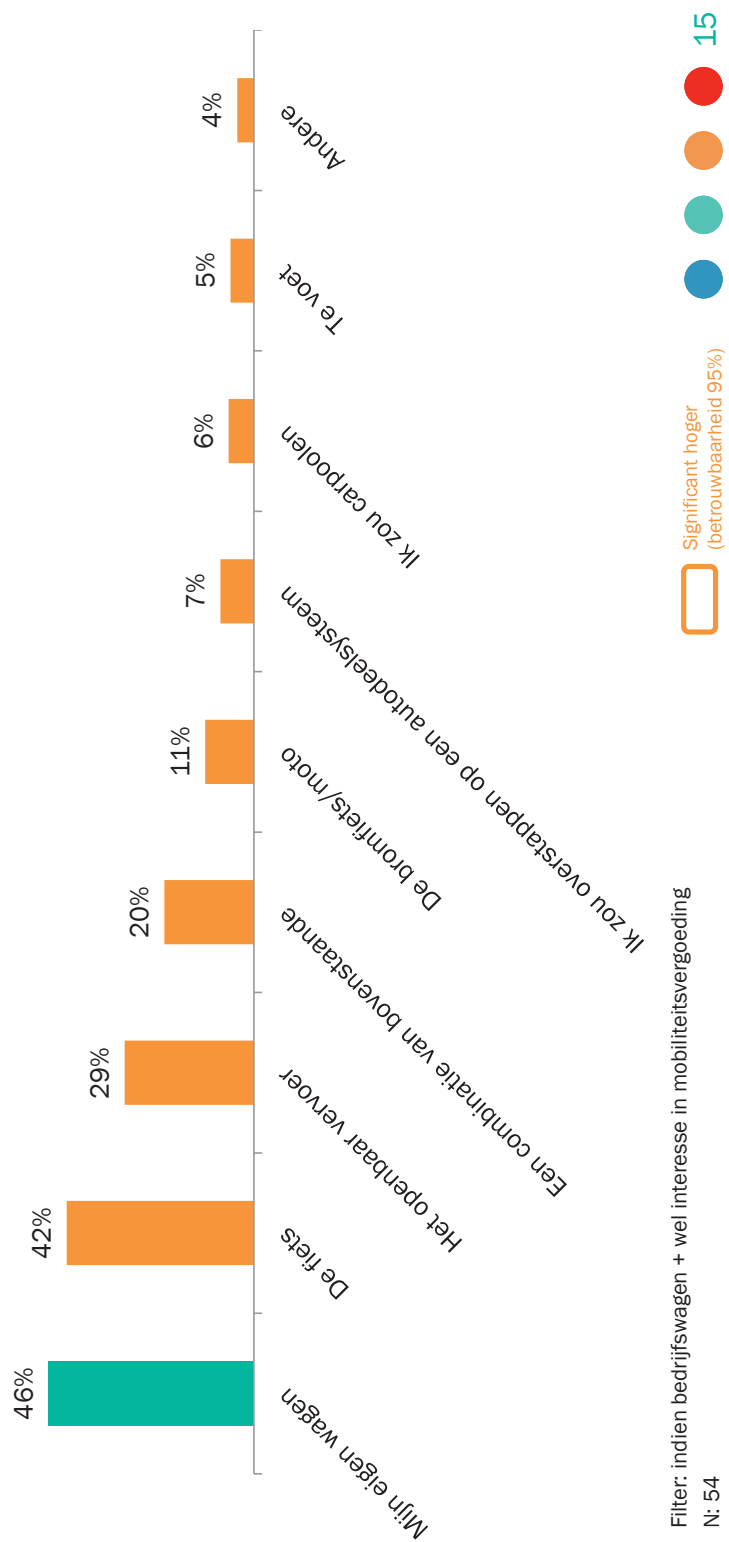
☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

14

De mobiliteitsvergoeding

Voorkeur alternatief vervoersmiddel

Welk vervoersmiddel zou je kiezen wanneer je je bedrijfswagen inruilt?
Meerdere antwoordopties mogelijk



De mobiliteitsvergoeding

Voorkeur alternatief vervoersmiddel

Welk vervoersmiddel zou je kiezen wanneer je je bedrijfswagen inruilt?
Meerdere antwoordopties mogelijk

Top 5

	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Mijn eigen wagen	45,6%	46,0%	42,1%	46,0%	44,5%	54,5%	39,7%	48,1%	38,6%	48,7%	48,2%	51,1%	43,6%
De fiets	41,6%	40,2%	54,7%	45,3%	30,2%	49,8%	38,1%	26,0%	33,6%	45,1%	30,2%	40,1%	44,6%
Het openbaar vervoer	28,7%	24,0%	72,6% A	30,3%	23,8%	36,7%	24,2%	23,0%	25,0%	30,3%	29,3%	20,0%	30,9%
Een combinatie van bovenstaande	19,9%	18,9%	29,2%	18,5%	24,1%	19,2%	20,3%	20,1%	17,8%	20,8%	12,7%	18,5%	21,9%
De bromfiets/moto	10,8%	11,3%	6,1%	13,0%	4,0%	6,3%	13,6%	11,4%	16,2%	8,5%	2,7%	7,8%	13,4%

	Hoeveel km van het werk?				Kennis mobiliteitsvergoeding?		Kennis mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Mijn eigen wagen	33,5%	51,2%	58,5%	48,9%	45,4%	47,2%	44,0%	53,8%
De fiets	56,9%	51,0%	25,0%	18,0%	42,7%	32,4%	43,4%	32,7%
Het openbaar vervoer	26,2%	22,7%	29,3%	41,2%	29,6%	21,0%	29,9%	22,8%
Een combinatie van bovenstaande	20,9%	19,8%	15,3%	24,2%	20,4%	15,6%	20,6%	16,6%
De bromfiets/moto	8,9%	9,1%	12,4%	15,1%	11,6%	3,8%	11,7%	6,7%

Filter: indien bedrijfswagen + wel interesse in mobiliteitsvergoeding

N: 54

☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

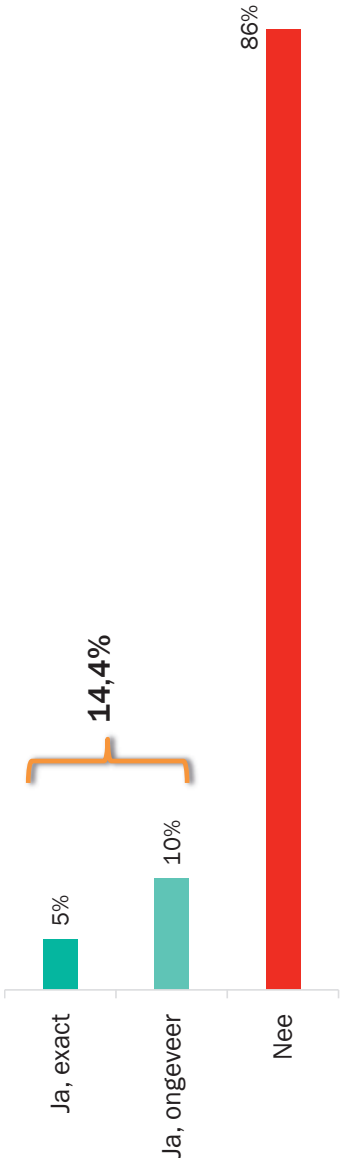
16



De mobiliteitsvergoeding

Kennis vergoeding

Weet je welk bedrag je maandelijks zou krijgen wanneer je je wagen inruilt?



	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Ja	14,4%	13,4%	25,4%	15,8%	10,5%	12,5%	15,6%	14,5%	13,3%	15,0%	12,2%	12,8%	15,4%
Nee	85,6%	86,6%	74,6%	84,2%	89,5%	87,5%	84,4%	85,5%	86,7%	85,0%	87,8%	87,2%	84,6%

	Hoeveel km van het werk?			Kennis mobiliteitsvergoeding?		Kennis mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	15,9%	16,9%	13,3%	16,3%	5,5%	18,0%	4,6%
Nee	84,1%	83,1%	86,7%	83,7%	94,5%	82,0%	95,4%

Filter: indien bedrijfswagen en is wel geïnteresseerd in mobiliteitsvergoeding of heeft geen idee
N: 87

☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

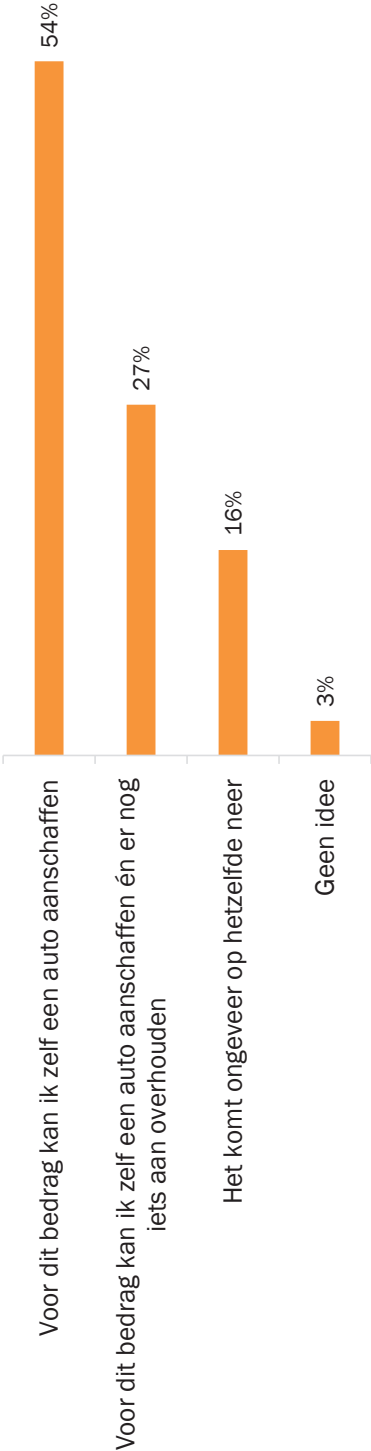


17



De mobiliteitsvergoeding Effect?

Welk effect zou deze keuze hebben voor je portemonnee?



	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfsgrootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Voor dit bedrag zou ik zelf geen auto kunnen aanschaffen	54,0%	61,7% B	8,8%	49,4%	73,3%	49,7%	56,5% C	50,6%	58,4%	51,8%	38,4%	61,8% A	55,3%
Voor dit bedrag zou ik zelf een auto kunnen aanschaffen + er iets aan overhouden	27,3%	16,8%	89,1% A	30,4%	14,5%	34,6% A	25,3% C	14,9%	28,2%	26,9%	54,0% B	26,1%	22,1%
Het komt ongeveer op hetzelfde neer	16,0%	18,4% B	2,1%	16,9%	12,2%	12,6%	15,5%	32,6% A	10,4%	18,7%	7,6%	10,9%	19,0% A
Geen idee	2,7%	3,2%	0%	3,4%	0%	3,0%	2,7%	1,9%	3,0%	2,6%	0%	1,3%	3,6%

Filter: indien bedrijfswagen + interesse in mobiliteitsvergoeding + weet welk bedrag men in ruil krijgt

N: 12

Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

18

De mobiliteitsvergoeding

Effect?

Welk effect zou deze keuze hebben voor je portemonnee?

	Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Voor dit bedrag zou ik zelf geen auto kunnen aanschaffen	45,0%	46,5%	59,6%	76,0%	52,5%	75,2% A	52,1%	73,5% A
Voor dit bedrag zou ik zelf een auto kunnen aanschaffen + er iets aan overhouden	38,0%	33,6%	17,0%	7,9%	29,2%	0%	29,9%	0%
Het komt ongeveer op hetzelfde neer	11,8%	19,8%	22,2%	13,8%	15,4% A	24,8%	15,0%	26,5% A
Geen idee	5,2%	0%	1,2%	2,4%	2,9%	0%	3,0%	0%

Filter: indien bedrijfswagen + interesse in mobiliteitsvergoeding + weet welk bedrag men in ruil krijgt Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

N: 12



19

1. Onderzoeksopzet

2. Samenstelling steekproef

3. Werknemers

3.1 Mobiliteitsvergoeding

3.1 Mobiliteitsbudget

4. Werkgevers

4.1 Mobiliteitsvergoeding

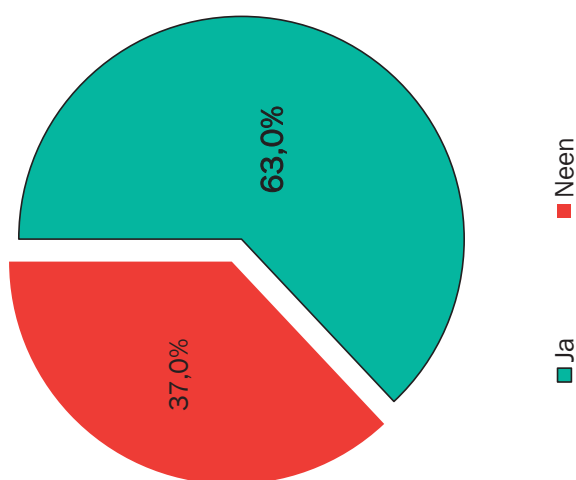
4.2 Mobiliteitsbudget

Het mobiliteitsbudget

Kennis

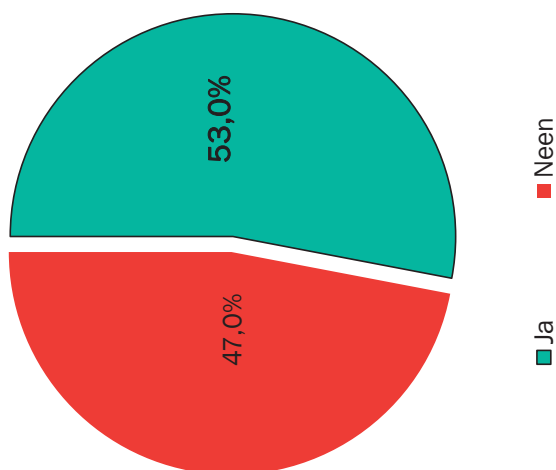
Vergelijking kennis: mobiliteitsbudget en mobiliteitsvergoeding

Ken je de mobiliteitsvergoeding?



Filter: none
N: 2000

Ken je het mobiliteitsbudget?



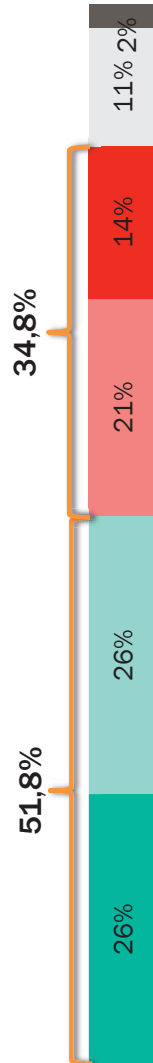
21

Het mobiliteitsbudget

Mobiliteitsbudget – Interesse

Het mobiliteitsbudget* is een budget dat je van je werkgever krijgt om je vervoer van en naar het werk te bekostigen. Als werknemer kan je zelf beslissen of je via dat budget bijvoorbeeld een bedrijfswagen leaset, een treinabonnement koopt, een (elektrische) (vouw)fiets neemt of voor een combinatie van verschillende vervoersmiddelen gaat.

Zou je interesse hebben in deze formule?



■ Ja, zeker wel ■ Ja, eerder wel ■ Nee, eerder niet

	Totaal	Taal	Geslacht	Leeftijd	Diploma	Bedrijfs grootte
		NL	man	<= 34	Laag	< 20
Ja	51,8%	55,4% C	50,8%	55,8% C	50,4%	51,0%
Nee	34,8%	32,9%	36,8% B	33,8%	34,7%	36,5%
Maak ik vandaag al gebruik van	2,2%	2,5%	1,8%	1,8%	2,4%	2,1%
Geen idee	11,2%	15,3% A	10,6%	12,5% A	12,5%	10,3%

	Bedrijfswagen?	Hoeveel km van het werk?	Kennis mobiliteitsvergoeding?	Kennis mobiliteitsbudget?
	Ja	< 16 km	Ja	Ja
Ja	26,7%	54,5% D	52,6%	53,6%
Nee	63,1% B	31,3%	36,3%	37,0% B
Maak ik vandaag al gebruik van	2,2%	1,0%	2,1%	2,2%
Geen idee	8,1%	13,3%	8,9%	7,1%

Filter: none
N: 2000

Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

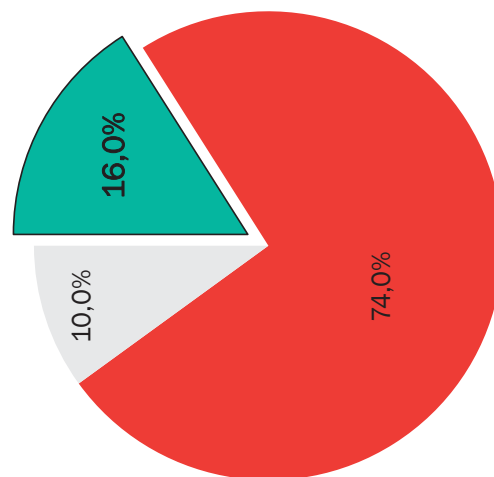
22

Het mobiliteitsbudget

Interesse

Vergelijking **interesse**: mobiliteitsbudget en mobiliteitsvergoeding

Zou je interesse hebben in de mobiliteits**vergoeding**?

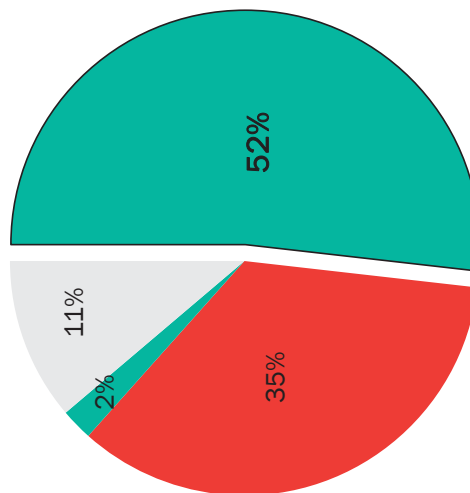


■ Ja ■ Neen ■ Geen idee

Filter: heeft bedrijfswagen
N: 337

Filter: none
N: 2000

Zou je interesse hebben in het mobiliteits**budget**?



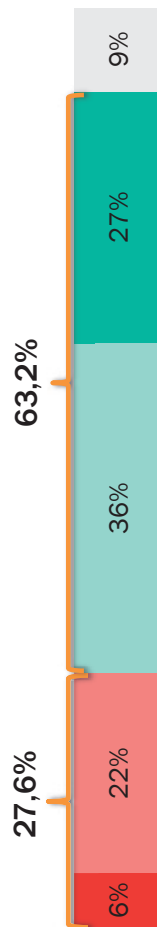
■ Ja ■ Neen ■ Maak ik vandaag al gebruik van ■ Geen idee

23

Het mobiliteitsbudget

Attitude

Geef aan in hoeverre je akkoord gaat met onderstaande stelling: “Het mobiliteitsbudget, waarbij werknemers een budget krijgen om hun woon-werkverkeer te organiseren, zal niets veranderen aan de files op de wegen.”



■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Eerder akkoord ■ Helemaal akkoord ■ Geen mening

	Taal		Geslacht	Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
	NL	FR		<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Totaal											
Niet akkoord	27,6%	30,5% A	25,8%	28,2%	26,9%	29,2%	26,8%	28,4%	30,4%	30,2%	25,8%
Akkoord	63,2%	52,5%	65,8% B	63,0%	63,4%	63,1%	62,4%	64,1%	59,2%	60,0%	65,8% A
Geen idee	9,1%	17,0% A	8,3%	8,7%	9,7%	7,7%	10,8% B	7,5%	10,4%	9,8%	8,5%

	Bedrijfswagen?		Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	Ja	Nee	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Niet akkoord	22,3%	28,7% A	31,1% C	25,3%	23,8%	24,2%	27,0%	28,7%	27,5%	27,7%
Akkoord	74,3% B	61,0%	59,3%	64,4%	67,4% A	69,2% A	68,1% B	55,0%	68,4% B	57,5%
Geen idee	3,4%	10,3% A	9,5%	10,3%	8,8%	6,5%	4,9%	16,3% A	4,1%	14,8% A

Filter: None
N: 2000

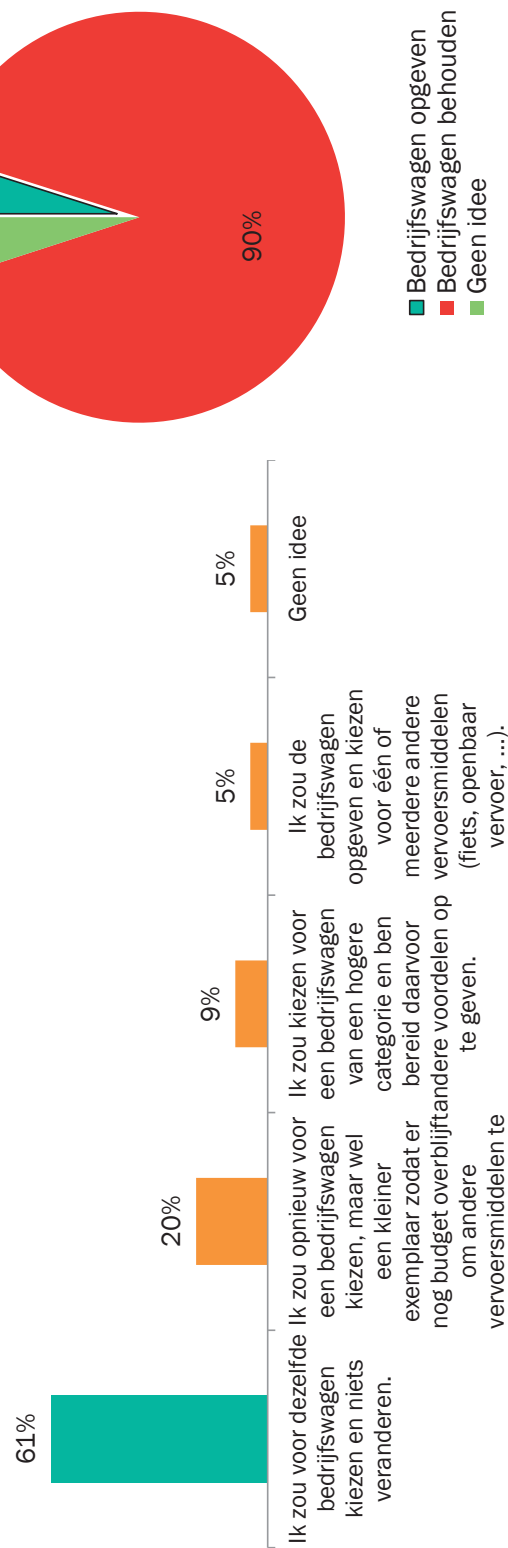
Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

24

Het mobiliteitsbudget

Mobiliteitsbudget – nog steeds keuze voor bedrijfswagen?

Stel dat je werkgever je een mobiliteitsbudget geeft. Zou je dan nog voor een bedrijfswagen kiezen?



Filter: indien bedrijfswagen
N: 337

 Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

    25



Het mobiliteitsbudget

Mobiliteitsbudget – nog steeds keuze voor bedrijfswagen?

Stel dat je werkgever je een mobiliteitsbudget geeft. Zou je dan nog voor een bedrijfswagen kiezen?

	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Bedrijfswagen opgeven	4,9%	4,1%	16,9% A	5,3%	3,8%	4,7%	5,1%	4,2%	5,2%	4,7%	5,7%	4,2%	4,8%
Bedrijfswagen behouden	90,1%	90,8%	79,5%	90,1%	90,1%	92,0%	89,7%	82,9%	88,4%	91,1%	89,9%	89,9%	90,3%
Geen idee	5,0%	5,1%	3,6%	4,6%	6,1%	3,3%	5,3%	12,9%	6,4%	4,2%	4,4%	6,0%	4,9%

	Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Bedrijfswagen opgeven	10,4%	3,2%	3,0%	2,9%	4,8%	5,3%	5,2%	3,3%
Bedrijfswagen behouden	81,9%	92,4%	91,9%	94,2%	91,0%	82,7%	90,7%	87,6%
Geen idee	7,7%	4,4%	5,1%	2,9%	4,2%	12,0% A	4,1%	9,1%

Filter: indien bedrijfswagen
N: 337

☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)



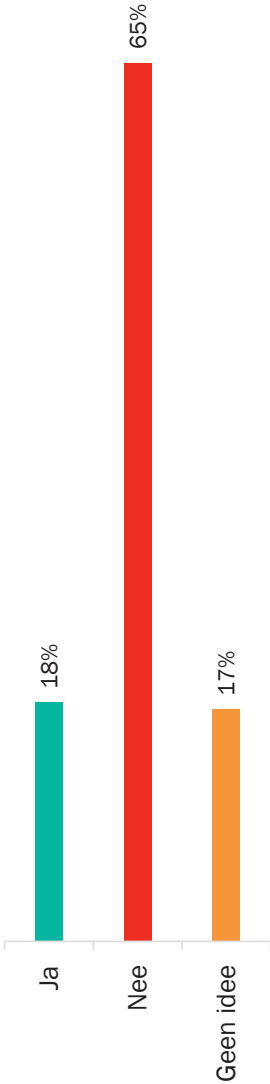
26



Het mobiliteitsbudget

Mobiliteitsbudget – Impact voor werknemers zonder bedrijfswagen

Stel dat je werkgever je een mobiliteitsbudget geeft. Zou je dan op een andere manier naar het werk gaan dan vandaag?



	Totaal	Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfs grootte		
		NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Ja	17,7%	17,4%	18,1%	18,2%	17,2%	20,5%	16,4%	14,9%	19,8% B	15,3%	17,3%	21,2%	16,9%
Nee	65,1%	63,9%	67,0%	66,0%	64,2%	64,2%	64,0%	73,3% B	62,5%	68,0% A	64,6%	63,8%	65,7%
Geen idee	17,2%	18,7% C	14,8%	15,8%	18,6%	15,3%	19,6% C	11,7%	17,7%	16,7%	18,2%	14,9%	17,5%

	Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	20,3% C	17,7%	12,4%	13,8%	19,0%	15,9%	19,4%	16,2%
Nee	60,6%	64,7%	73,4% A	73,9% A	64,8%	65,6%	66,0%	64,3%
Geen idee	19,1%	17,7%	14,2%	12,3%	16,2%	18,5%	14,6%	19,5% A

Filter: indien geen bedrijfswagen
N: 1663

☐ Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)



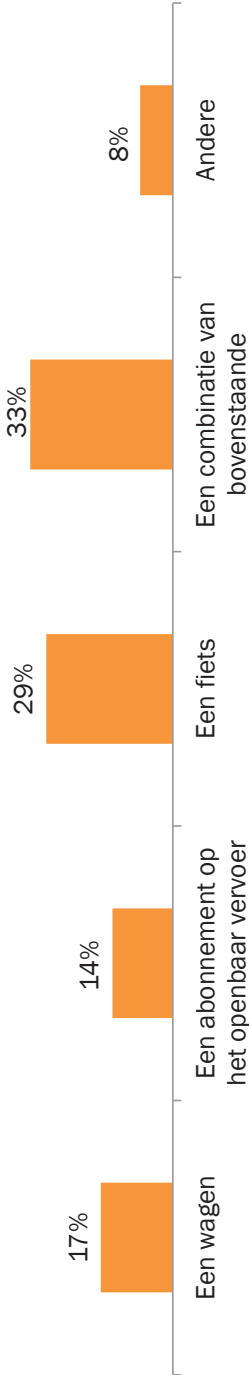
27



Het mobiliteitsbudget

Mobiliteitsbudget – Impact voor werknemers zonder bedrijfswagen

Voor welke mobiliteitsoplossing zou je kiezen?



	Totaal		Taal		Geslacht		Leeftijd			Diploma		Bedrijfsgrootte		
			NL	FR	man	vrouw	<= 34	35 - 54	55 +	Laag	Hoog	< 20	21-99	100(+)
Wagen	16,6%	12,1%	23,8% A		11,9%	21,7% A	22,2%	12,2%	16,2%	17,6%	15,2%	23,1%	15,2%	14,5%
Openbaar vervoer	13,9%	5,1%	27,6% A		15,6%	12,0%	15,5%	10,8%	23,2%	12,1%	16,6%	12,8%	11,8%	15,1%
Fiets	29,1%	33,1%	22,9%		30,8%	27,3%	29,4%	31,7%	15,1%	26,6%	32,8%	33,5%	27,6%	27,9%
Combinatie	32,8%	40,4% C	20,9%		32,4%	33,2%	28,5%	35,5%	36,9%	34,3%	30,6%	21,5%	36,3%	36,3%

	Hoeveel km van het werk?				Kenniss mobiliteitsvergoeding?		Kenniss mobiliteitsbudget?	
	< 16 km	16-25	26-50	> 50 km	Ja	Nee	Ja	Nee
Wagen	11,8%	21,1%	22,5%	31,2%	13,8%	21,3%	16,1%	17,2%
Openbaar vervoer	14,0%	12,9%	9,4%	22,6%	14,8%	12,3%	16,1%	11,5%
Fiets	39,3% B C D	20,2%	14,4%	1,0%	24,2%	37,2% A	22,7%	36,0% A
Combinatie	27,8%	43,9%	40,1%	30,1%	38,6% B	23,4%	37,0%	28,3%

Filter: indien geen bedrijfswagen + indien men op andere manier naar het werk zou gaan

N: 294

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)



28



Werkgevers

1. Onderzoeksopzet

2. Samenstelling steekproef

3. Werknemers

3.1 Mobiliteitsvergoeding

3.1 Mobiliteitsbudget

4. Werkgevers

4.1 Mobiliteitsvergoeding

4.2 Mobiliteitsbudget

De mobiliteitsvergoeding kennis

Kent u de mobiliteitsvergoeding (eerder ook wel cash for car genoemd?)



Representatieve steekproef	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja, ik weet wat het betekent en ken de voorwaarden	33,6%	39,0% B	22,4%	30,5%	46,5% A	32,3%	38,1%	30,0%	32,9%	33,2%	36,7%	39,9%
Ja, ik heb er al van gehoord, maar ken de voorwaarden niet	43,5%	45,7%	38,9%	45,8%	35,9%	42,5%	49,9% B	38,3%	58,2% B	29,3%	54,8%	43,5%
Nee, nooit van gehoord	22,9%	15,2%	38,7% A	23,7%	17,6%	25,2%	12,0%	31,7% A	8,9%	37,5% A	8,6%	16,6%

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja, ik weet wat het betekent en ken de voorwaarden	39,2%	46,6% B	20,5%	40,2%	40,4%	35,8%	39,9%	37,0%	37,0%	42,0%
Ja, ik heb er al van gehoord, maar ken de voorwaarden niet	49,7%	48,7%	52,3%	46,6%	53,0%	53,5%	56,1% B	43,0%	55,1% B	42,8%
Nee, nooit van gehoord	11,1%	4,7%	27,3% A	13,2%	6,6%	10,7%	4,0%	20,0% A	7,9%	15,3% A

Filter: None
N: 500/ 366

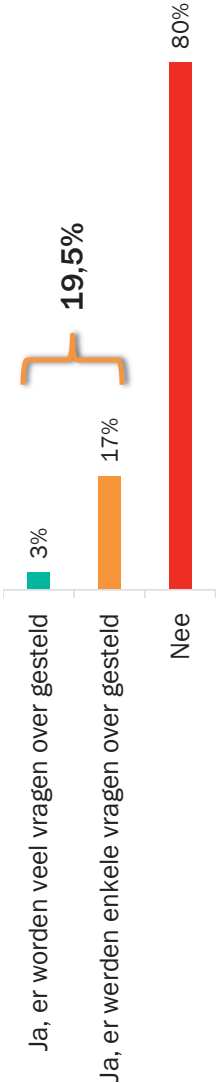
☐ Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

31



De mobiliteitsvergoeding kennis

De regering heeft een ontwerp ingediend, waardoor u als werkgever uw medewerkers de mogelijkheid zou kunnen geven om hun bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding, een extra bedrag in cash, dat sociaal en fiscaal gunstig behandeld wordt. **Kwamen er al vragen van werknemers over deze mobiliteitsvergoeding?**



Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	19,5%	17,4%	25,0%	11,2%	24,1% A	33,2% A	27,4% B	7,6%	28,5% B	7,9%
Nee	80,5%	82,6%	75,0%	88,8% B C	75,9%	66,8%	72,6%	92,4% A	71,5%	92,1% A

Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers
N: 366

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

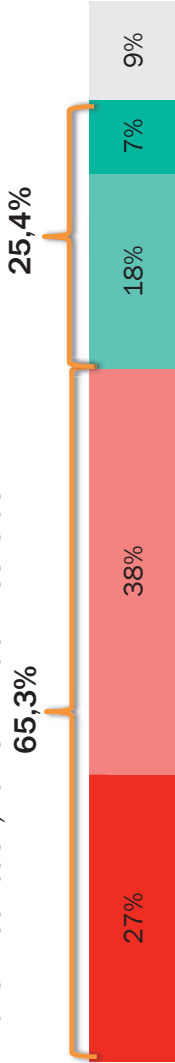
32



De mobiliteitsvergoeding

Attitude

Geef aan in hoeverre je akkoord gaat met onderstaande uitspraken. “De mobiliteitsvergoeding, waarbij werknemers hun bedrijfswagen kunnen inruilen voor cash, zal tot minder files leiden.”



■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Eerder wel akkoord ■ Helemaal akkoord ■ Geen mening

Representatieve steekproef	Totaal		Taal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
	Akkoord		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
	25,4%		18,9%	38,9% A	22,1%	34,0%	29,8%	29,3%	22,2%	33,7% B	17,6%	34,7% B	22,3%

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden (% akkoord)	Totaal		Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
	Akkoord		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
	27,9%		18,2%	52,3% A	26,2%	29,7%	29,7%	34,3% B	20,8%	33,2% B	20,9%

Filter: geen
N: 500 / 366

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

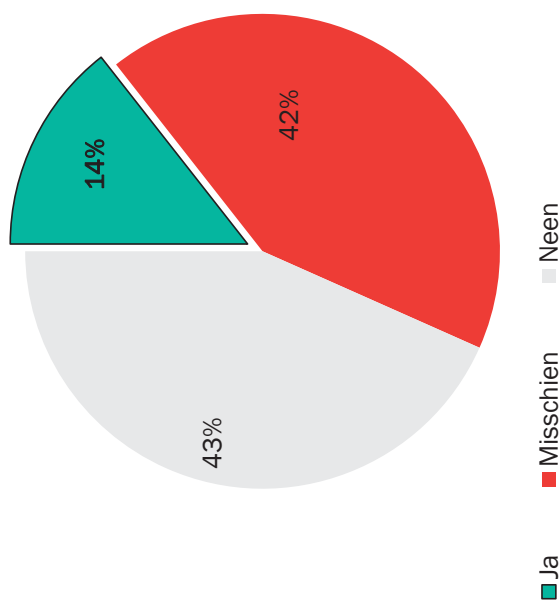


33

De mobiliteitsvergoeding

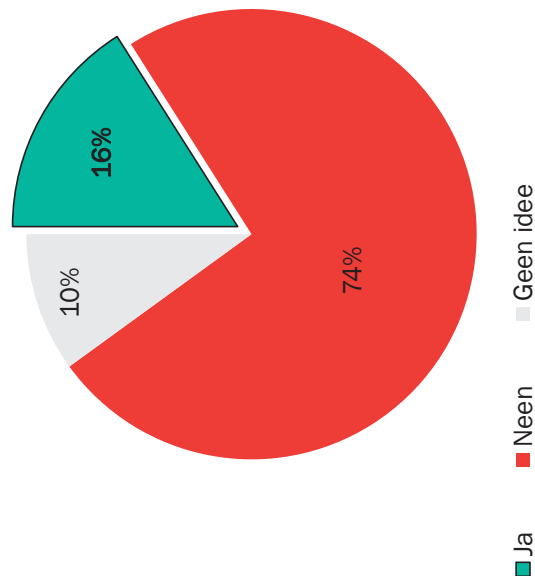
Mobiliteitsvergoeding – intentie/kennis over mogelijke implementatie

Bent u van plan de mobiliteitsvergoeding toe te kennen?
(werkgevers)



Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers
N: 255

Interesseert de mobiliteitsvergoeding jou?
(werknemers)



Filter: indien bedrijfswagen hebben
N: 336

Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)



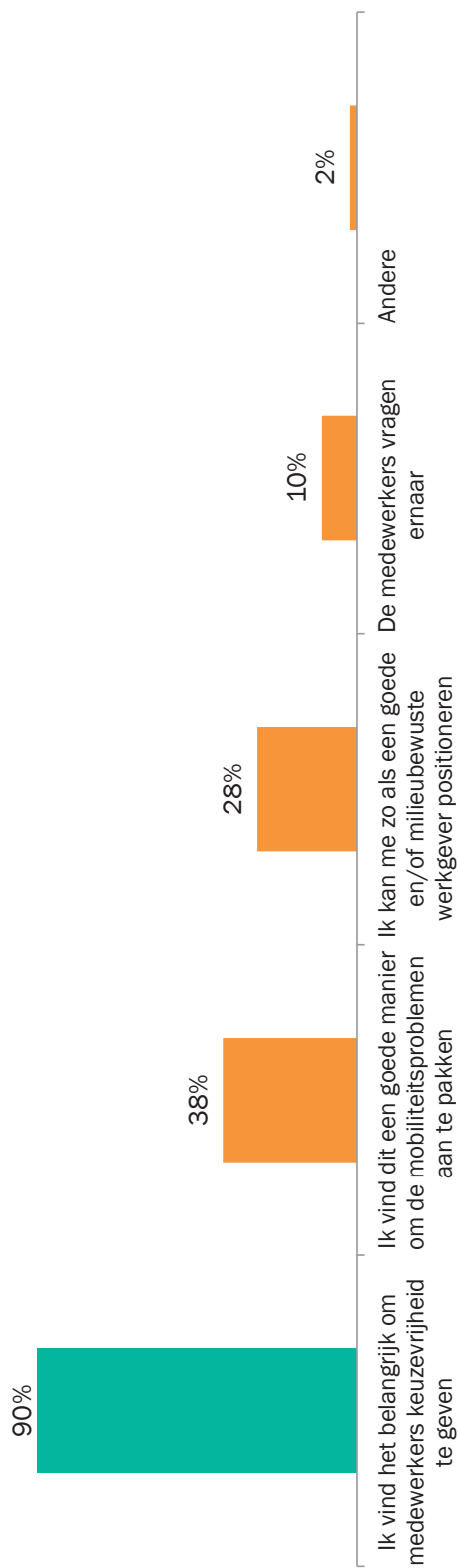
34



De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – intentie/kennis over mogelijke implementatie

Waarom wilt u de mobiliteitsvergoeding aan uw werknemers aanbieden?
Meerdere antwoorden mogelijk



Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers + intentie om mobiliteitsvergoeding aan te bieden
N: 32

☐ Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

35



De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – intentie/kennis over mogelijke implementatie

Waarom wilt u de mobiliteitsvergoeding aan uw werknemers aanbieden?
Meerdere antwoorden mogelijk

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfs grootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee
Ik vind het belangrijk om medewerkers keuzevrijheid te geven	89,5%	85,7%	100,0%	85,9%	84,9%	100,0%	87,7%	100,0%
Ik vind dit een goede manier om de mobiliteitsproblemen aan te pakken	38,2%	40,0%	33,3%	28,2%	38,7%	53,8%	44,9%	0%
Ik kan me zo als een goede en/of milieubewuste werkgever positioneren	27,7%	25,7%	33,3%	18,8%	31,1%	38,7%	32,6%	0%
De medewerkers vragen ernaar	10,5%	14,3%	0%	9,4%	0%	22,6%	12,3%	0%

Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers + intentie om mobiliteitsvergoeding aan te bieden
N: 55

☐ Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)



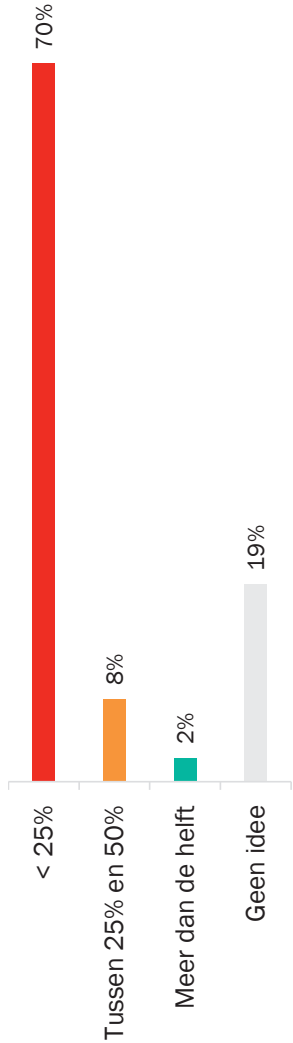
36



De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – intentie/kennis over mogelijke implementatie

Hoeveel van uw medewerkers met bedrijfswagens zouden hiervan gebruik maken, schat u?



Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee
<25%	70,3%	75,6% B	57,7%	71,8%	77,0%	62,3%	70,3%	73,0%
25%-50%	8,4%	3,8%	19,2% A	9,2%	10,5%	5,5%	10,5%	0%
Meer dan de helft	2,2%	1,5%	3,8%	1,2%	0%	5,5%	0,7%	10,2% A
Geen idee	19,1%	19,1%	19,2%	17,8%	12,5%	26,8%	18,5%	16,8%

Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers + intentie om mobiliteitsvergoeding aan te bieden
N: 207

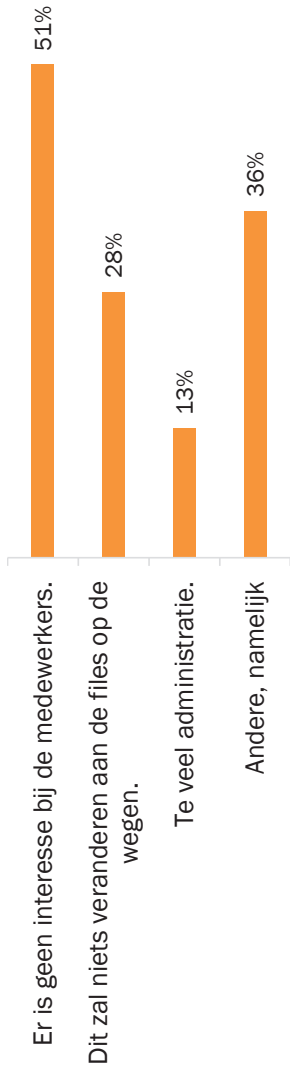
Significant hoger (betrouwbaarheid 95%) 37



De mobiliteitsvergoeding

Mobiliteitsvergoeding – intentie/kennis over mogelijke implementatie

Waarom zou u de mobiliteitsvergoeding niet invoeren?
Meerdere antwoorden mogelijk



Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee
Er is geen interesse bij de medewerkers.	51,2%	47,6%	61,1%	45,3%	53,3%	72,8% A	55,7%	50,8%
Dit zal niets veranderen aan de files op de wegen.	27,6%	29,5%	22,2%	29,6%	21,6%	26,7%	32,2%	27,1%
Te veel administratie.	13,4%	14,3%	11,1%	12,0%	21,6%	8,9%	17,6%	11,7%
Andere, namelijk	36,0%	41,0% B	22,2%	38,2%	39,2%	22,8%	29,7%	37,5%

Filter: indien bedrijfswagens aanbieden aan werknemers + intentie om mobiliteitsvergoeding **niet** aan te bieden
N: 97 / 159

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%) 38

1. Onderzoeksopzet

2. Samenstelling steekproef

3. Werknemers

3.1 Mobiliteitsvergoeding

3.1 Mobiliteitsbudget

4. Werkgevers

4.1 Mobiliteitsvergoeding

4.2 Mobiliteitsbudget

Het mobiliteitsbudget kennis

Kent u het mobiliteitsbudget?



Representatieve steekproef	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja, ik weet wat het betekent en ken de voorwaarden	27,1%	32,1% B	16,8%	24,3%	35,6%	29,4%	33,4% B	22,0%	26,4%	26,1%	29,3%	38,8%
Ja, ik heb er al van gehoord, maar ken de voorwaarden niet	45,6%	49,7% B	37,0%	45,0%	47,5%	46,0%	49,2%	42,6%	55,9% B	35,8%	59,9% B	35,2%
Nee, nooit van gehoord	27,3%	18,2%	46,1% A	30,7% B	16,9%	24,6%	17,4%	35,4% A	17,7%	38,2% A	10,8%	26,1% A

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja, ik weet wat het betekent en ken de voorwaarden	34,1%	38,6% B	22,7%	35,1%	33,9%	31,9%	31,7%	34,9%	29,5%	40,1% A
Ja, ik heb er al van gehoord, maar ken de voorwaarden niet	49,6%	52,1%	43,2%	45,8%	54,1%	53,5%	61,1% B	35,1%	60,1% B	36,0%
Nee, nooit van gehoord	16,3%	9,3%	34,1% A	19,1%	12,0%	14,6%	7,3%	29,9% A	10,5%	24,0% A

Filter: None
N: 500 / 366

☐ Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

40

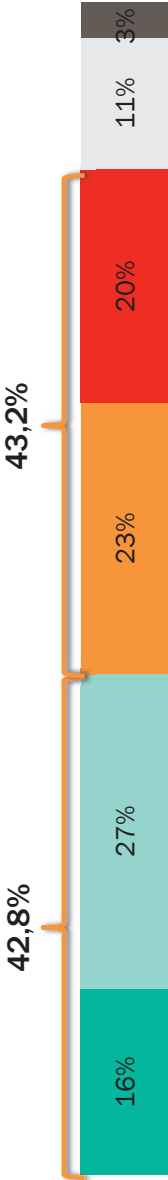


Het mobiliteitsbudget

Interesse

Het mobiliteitsbudget is een budget dat werkgevers aan hun werknemers geven om hun vervoer van en naar het werk te bekostigen. De werknemer kan zo zelf beslissen of hij via dat budget bijvoorbeeld een bedrijfswagen leaset, een treinabonnement koopt, een (elektrische) (vouw)fiets neemt of voor een combinatie van verschillende vervoersmiddelen gaat.

Zou u interesse hebben in deze formule?



■ Ja, zeker wel ■ Ja, eerder wel ■ Nee, eerder niet ■ Nee, zeker niet ■ Geen idee ■ Maak ik vandaag al gebruik van

Representatieve steekproef	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	42,8%	47,1% B	33,8%	43,7%	39,5%	42,4%	39,6%	45,3%	68,9% B	16,8%	56,4% B	17,7%
Nee	43,2%	43,5%	42,5%	45,7%	42,5%	33,6%	46,8%	40,2%	21,5%	69,4% A	31,6%	66,7% A
Bied ik nu al aan	2,8%	2,5%	3,2%	1,5%	4,6%	6,1% A	3,3%	2,3%	0%	0%	3,8%	2,6%
Geen idee	11,3%	6,8%	20,5% A	9,2%	13,3%	17,9%	10,3%	12,1%	9,6%	13,8%	8,2%	13,0%

Filter: none
N: 500

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)



41

Het mobiliteitsbudget

Interesse

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfs grootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	39,5%	39,0%	40,9%	37,7%	42,3%	40,9%	65,0% B	8,4%	56,3% B	17,7%
Nee	46,9%	47,5%	45,5%	52,9% C	43,3%	37,3%	25,5%	79,5% A	31,7%	66,7% A
Bied ik nu al aan	3,4%	3,8%	2,3%	1,2%	2,6%	9,0% A	0%	0%	3,8%	2,8%
Geen idee	10,2%	9,7%	11,4%	8,3%	11,8%	12,9%	9,4%	12,1%	8,2%	12,8%

Filter: indien bedrijfswagen
N: 366

☐ Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

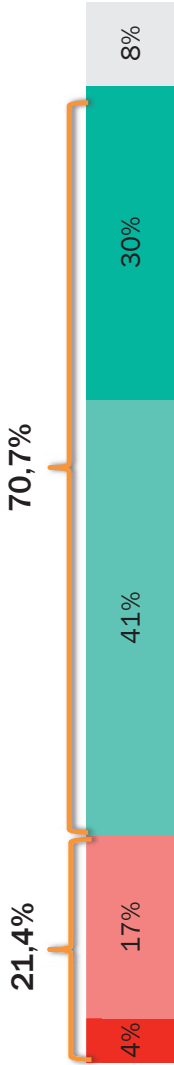
42



Het mobiliteitsbudget

Attitude

Geef aan in hoeverre je akkoord gaat met onderstaande uitspraken.
“Het mobiliteitsbudget, waarbij werknemers een budget krijgen om hun woon-werkverkeer te organiseren, zal niets veranderen aan de files op de wegen.”



■ Helemaal niet akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Eerder wel akkoord ■ Helemaal akkoord ■ Geen mening

Representatieve steekproef	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Akkoord	70,7%	72,0%	68,1%	70,7%	76,5%	64,0%	72,2%	69,4%	71,4%	71,3%	73,4%	

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal	Taal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
		NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Akkoord	72,5%	74,2%	68,2%	71,0%	76,4%	71,9%	69,4%	79,6% A	71,9%	73,1%

Filter: geen
N: 500 / 366

Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

43



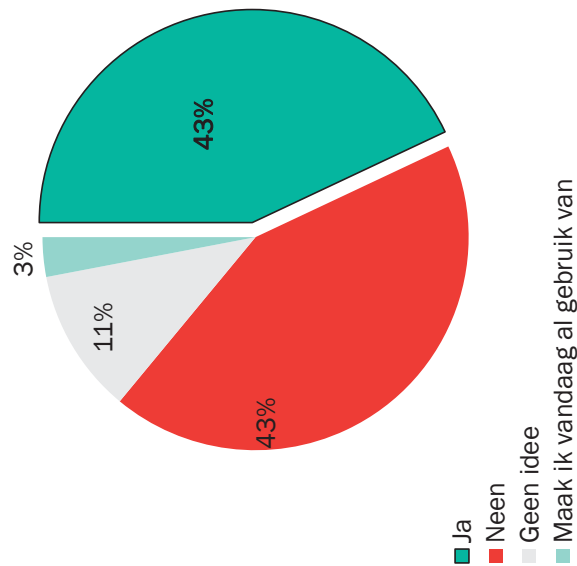
Het mobiliteitsbudget

Interesse – vergelijking werkgevers en werknemers

Het mobiliteitsbudget is een budget dat werkgevers aan hun werknemers geven om hun vervoer van en naar het werk te bekostigen. De werknemer kan zo zelf beslissen of hij via dat budget bijvoorbeeld een bedrijfswagen leaset, een treinabonnement koopt, een (elektrische) (vouw)fiets neemt of voor een combinatie van verschillende vervoersmiddelen gaat.

Zou u interesse hebben in deze formule?

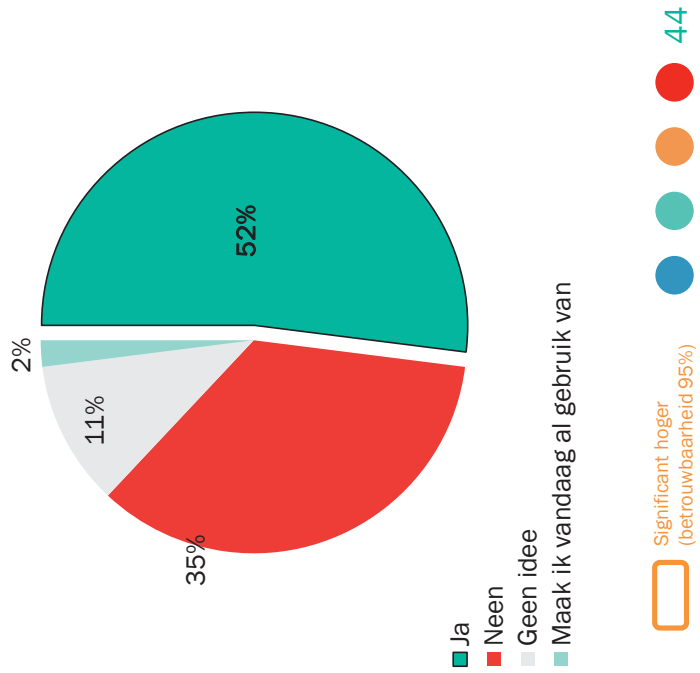
Interesse mobiliteitsbudget (werkgevers)



Filter: none
N: 500

Filter: none
N: 2000

Interesse mobiliteitsbudget (werknemers)



Significant hoger
(betrouwbaarheid 95%)

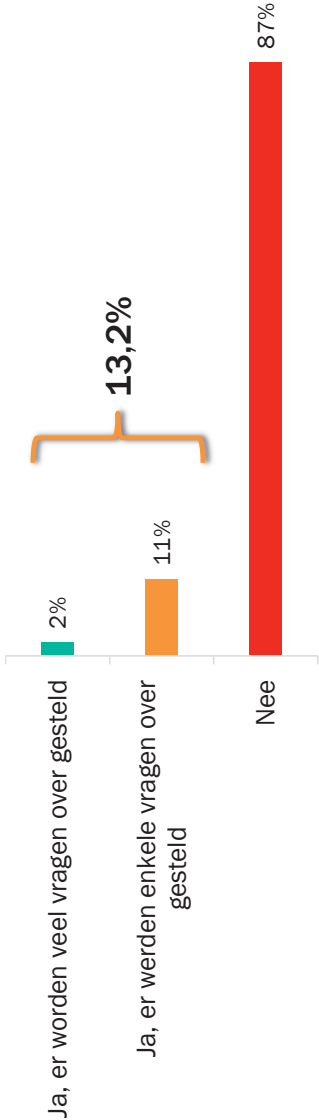
44



Het mobiliteitsbudget

Vragen van werknemers

Kwamen er al vragen van werknemers over het mobiliteitsbudget?



Representatieve steekproef	Totaal		Bedrijfsgrootte?			Medewerkers met bedrijfswagen?		Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
	NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	13,8%	11,9%	10,0%	16,8%	23,0% A	16,0%	10,9%	21,2% B	4,5%	22,5% B	7,6%
Nee	86,2%	88,1%	90,0% C	83,2%	77,0%	84,0%	89,1%	78,8%	95,5% A	77,5%	92,4% A

Uitsluitend bedrijven die bedrijfswagens aanbieden	Totaal		Bedrijfsgrootte?			Staat open voor mobiliteitsbudget		Staat open voor mobiliteitsvergoeding	
	NL	FR	< 20	21-99	+100	Ja	Nee	Ja	Nee
Ja	15,9%	16,3%	8,4%	19,2% A	30,6% A	23,9% B	5,3%	22,7% B	7,4%
Nee	84,1%	83,7%	91,6% B C	80,8%	69,4%	76,1%	94,7% A	77,3%	92,6% A

Filter: indien mobiliteitsbudget vandaag nog niet aanbieden
N: 486 / 354

Significant hoger (betrouwbaarheid 95%)

45



Kristof Boghe
Researcher
0494/779959

iVOX
Engels Plein 35/01.01
3000 Leuven
+32 16 22 62 14



46

KERNCIJFERS VAN DE MOBILITEIT 2016



Personen



Afstand



Goederen



CO₂



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Beste lezer,

Deze brochure geeft een overzicht van de belangrijkste indicatoren op het vlak van mobiliteit en vervoer. Naast cijfergegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer werden ook andere bronnen geraadpleegd, zoals Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium en anderen.

De gegevens zijn voornamelijk gepubliceerd als grafieken. De achterliggende cijfergegevens zijn beschikbaar via de Excel-link onderaan elke pagina.

Een algemeen overzicht van de bronvermeldingen vindt u achteraan deze brochure.

2

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Ondernemingsnummer: 038.357.852
<http://mobilit.belgium.be/nl>
Tel: 02/277.38.79

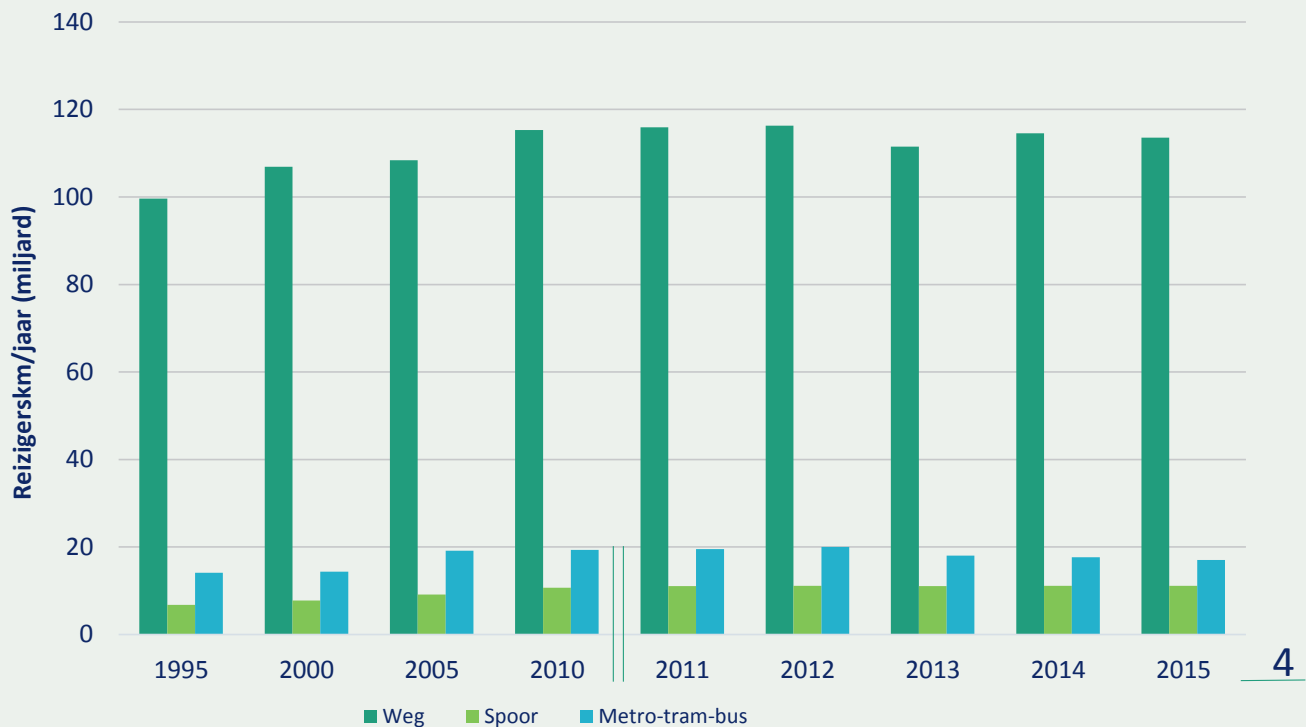
Auteurs: Laurent POLLIJN, Peter HERMAN en Marc KWANTEN
Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid
Directie Mobiliteit
stat.mob@mobilit.fgov.be

Inhoud

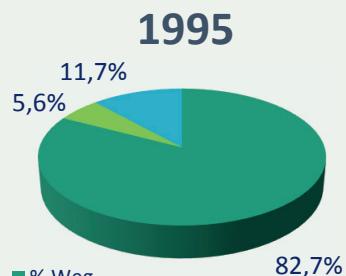
- 1 Modale verdeling
 - 1.1 Evolutie van het personenvervoer in België
 - 1.2 Aandeel van de verschillende modi voor het personenvervoer - Evolutie sinds 1995
 - 1.3 Evolutie van het goederenvervoer in België
 - 1.4 Aandeel van de verschillende modi voor het goederenvervoer - Evolutie sinds 1995
- 2 Mobiliteitsgewoontes
 - 2.1 Modale verdeling volgens afgelegde afstand en volgens aantal verplaatsingen (2010)
 - 2.2 Modale verdeling volgens gemiddelde afstand (km, 2010)
 - 2.3 Gemiddelde afstand per vervoersmodus (2010)
 - 2.4 Verplaatsingsmotieven volgens aantal verplaatsingen (2010)
 - 2.5 Tijd besteed aan verplaatsingen op een weekdag, volgens leeftijd (2013)
 - 2.6 Gemiddelde uitgaven voor vervoer per gezin
- 3 Weg
 - 3.1 Evolutie van het motorvoertuigenpark
 - 3.2 Aantal privéwagens per gemeente per 1000 inwoners (2015)
 - 3.3 Evolutie van het aantal salariswagens
 - 3.4 Aantal wagens per brandstoftype
 - 3.5 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers door Belgische wagens (in 2014)
 - 3.6 Aantal afgelegde km door Belgische voertuigen per brandstoftype
 - 3.7 Aantal voertuigkm op het Belgische wegennet
 - 3.8 Bedrijfsvoertuigenpark volgens maximale toegelaten massa
 - 3.9 Evolutie van de brandstofprijzen
 - 3.10 Evolutie van het aantal gewonden en doden 30 dagen
- 4 Spoor
 - 4.1 Aantal reizigers
 - 4.2 Aantal reizigerskm op het net
 - 4.3 Lengte van het spoorwegennet
- 5 Luchtvaart
 - 5.1 Aantal passagiers
 - 5.2 Bewegingen: aantallen aankomst/vertrek - rest van de wereld (2015)
 - 5.3 Cargo
- 6 Zeevaart
 - 6.1 Ladingen en lossingen
 - 6.2 Ladingen en lossingen van goederen per continent (2015)
- 7 Binnenscheepvaart
- 8 Milieu
 - 8.1 CO₂-uitstoot per sector (kton CO₂-equivalent, 2014)
 - 8.2 Gemiddelde CO₂-uitstoot nieuw ingeschreven personenwagens
 - 8.3 Verdeling van de Euronormen - personenwagens
- 9 Tewerkstelling
 - 9.1 Tewerkstelling bedrijfstak vervoer
 - 9.2 Werkgelegenheid luchtvaartsector en luchthavenactiviteiten
 - 9.3 Werkgelegenheid in de zeehavens

1 Modale verdeling

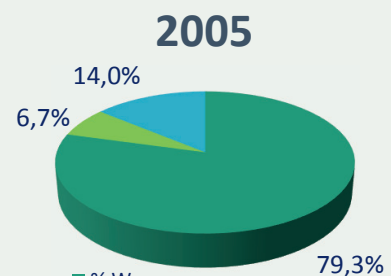
1.1 Evolutie van het personenvervoer in België



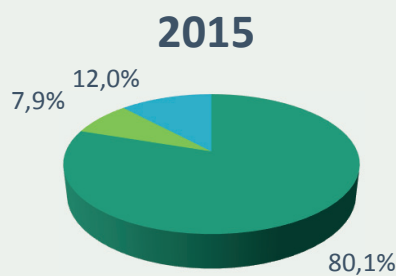
1.2 Aandeel van de verschillende modi voor het personenvervoer Evolutie sinds 1995 (in miljard reizigerskm/jaar)



■ % Weg
■ % Spoor
■ % Metro-tram-bus



■ % Weg
■ % Spoor
■ % Metro-tram-bus

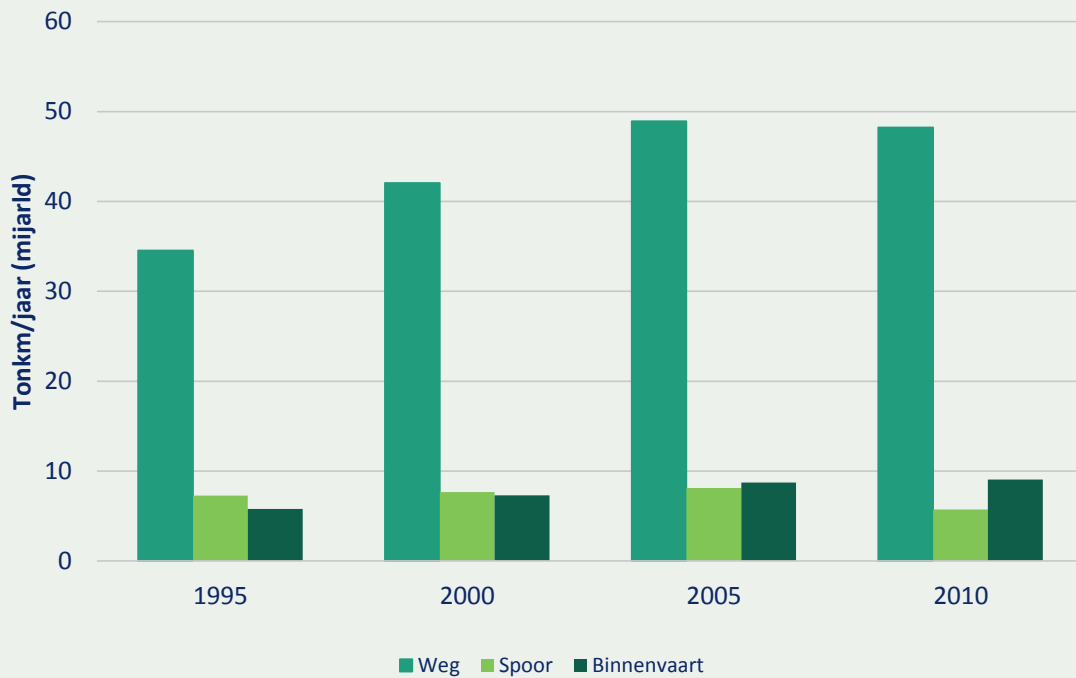


■ % Weg
■ % Spoor
■ % Metro-tram-bus



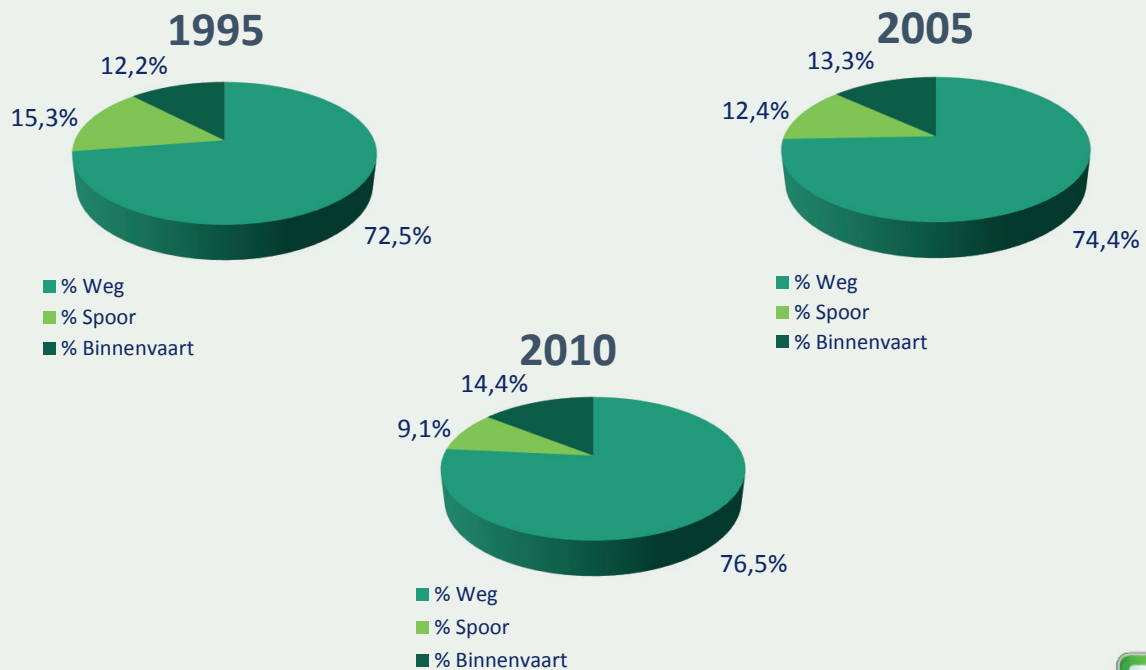
[Link naar de gegevens](#)

1.3 Evolutie van het goederenvervoer in België



1.4 Aandeel van de verschillende modi voor het goederenvervoer Evolutie sinds 1995 (in miljard tonkm/jaar)

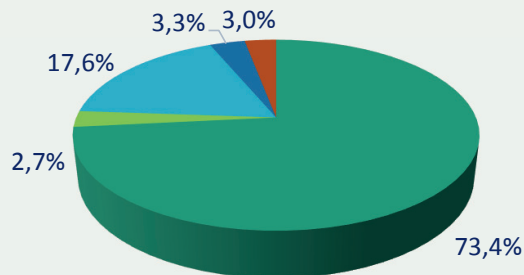
5



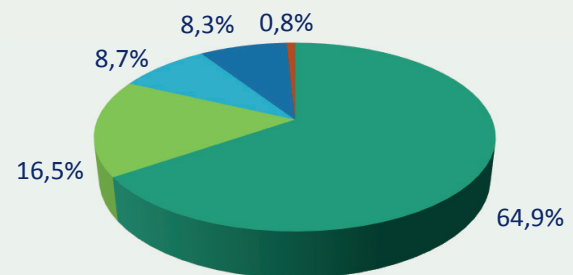
2 Mobiliteitsgewoontes

2.1 Modale verdeling (2010)

Modale verdeling volgens afgelegde afstand

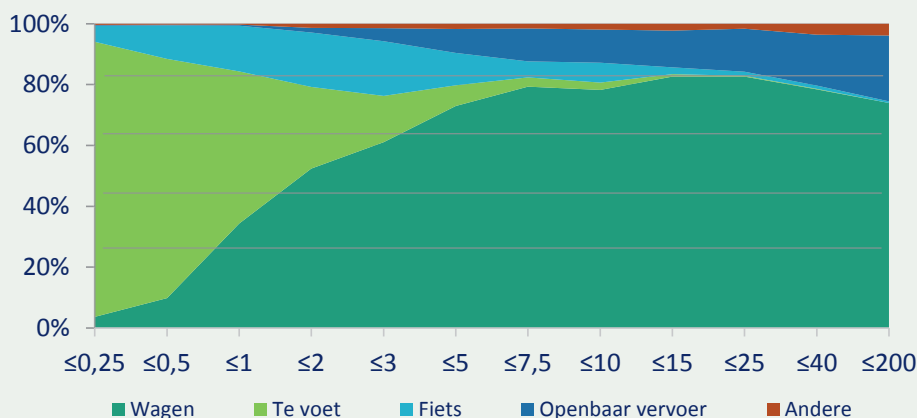


Modale verdeling volgens aantal verplaatsingen



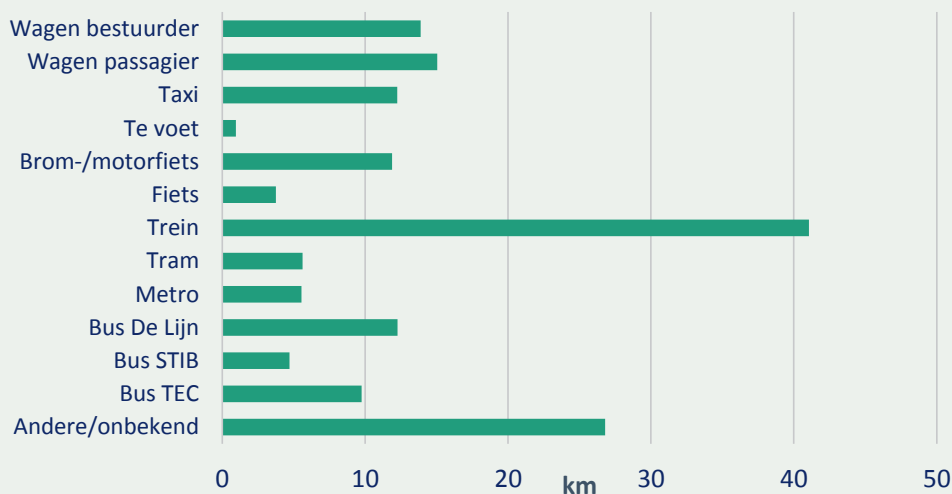
■ Wagen ■ Te voet ■ Openbaar vervoer ■ Fiets ■ Andere ■ Wagen ■ Te voet ■ Openbaar vervoer ■ Fiets ■ Andere

2.2 Modale verdeling volgens gemiddelde afstand (km, 2010)



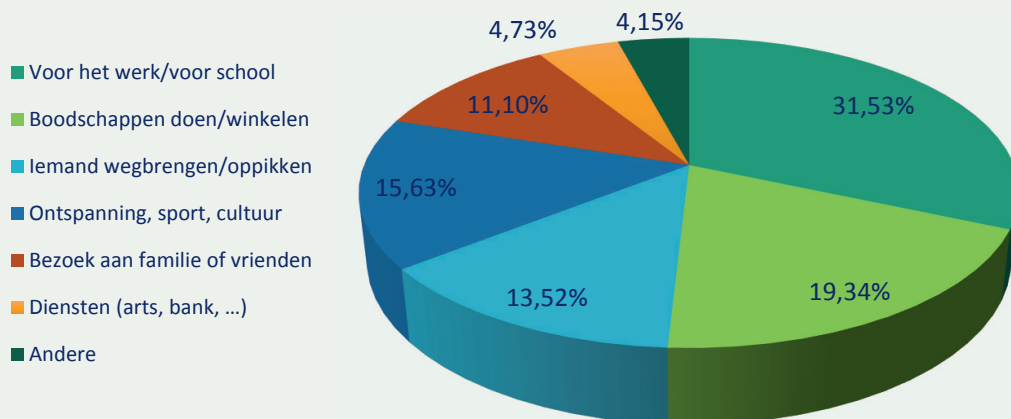
6

2.3 Gemiddelde afstand per vervoersmodus (2010)

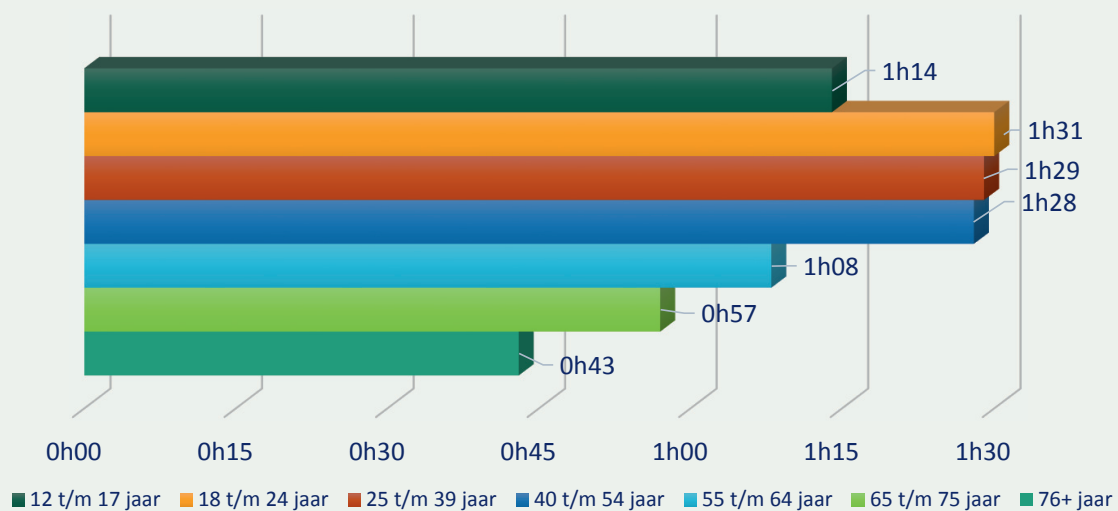


[Link naar de gegevens](#)

2.4 Verplaatsingsmotieven volgens aantal verplaatsingen (2010)

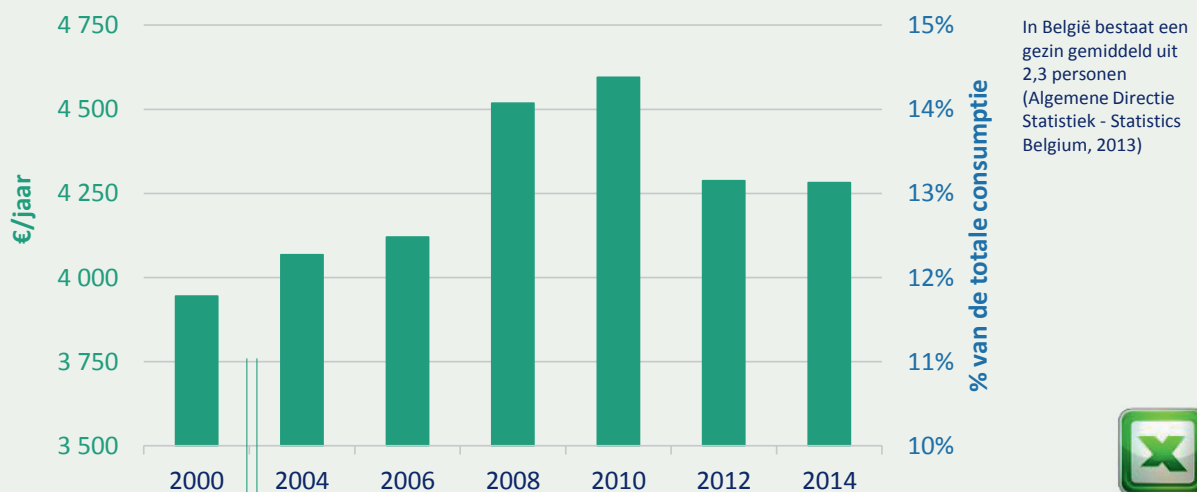


2.5 Tijd besteed aan verplaatsingen op een weekdag, volgens leeftijd (2013)



7

2.6 Gemiddelde uitgaven voor vervoer per gezin



In België bestaat een gezin gemiddeld uit 2,3 personen
(Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium, 2013)



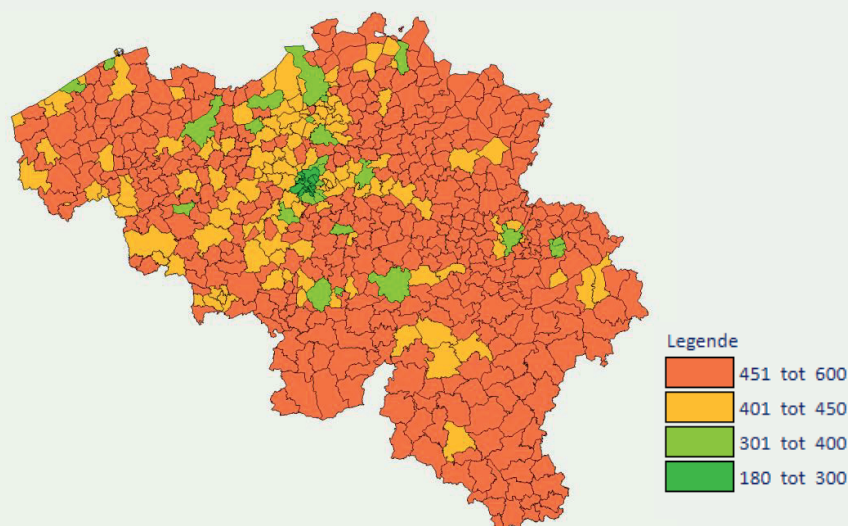
[Link naar de gegevens](#)

3 Weg

3.1 Evolutie van het motorvoertuigenpark

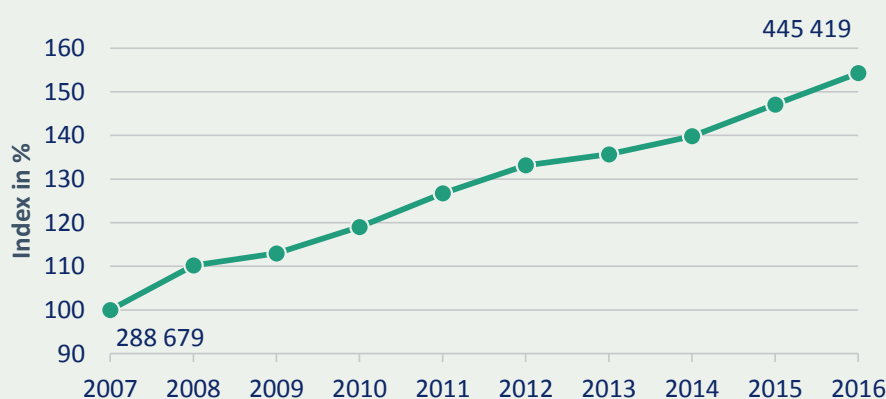
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Personenwagens	4 993 403	5 069 922	5 138 549	5 213 655	5 339 225	5 415 350	5 453 857	5 504 810	5 572 573	5 661 743	5 730 975
Lichte bedrijfswagens	524 661	544 076	562 119	576 837	595 829	613 897	628 506	641 224	657 398	680 834	709 836
Vrachtwagens	105 928	106 127	105 540	104 918	104 529	103 738	103 284	102 250	101 569	101 064	97 548
Opleggertrekkers	47 766	48 652	48 763	47 066	46 707	46 436	46 936	47 978	48 410	49 741	46 006
Autobussen	15 529	15 630	15 997	16 062	16 170	16 013	16 054	16 261	16 770	17 067	15 970
Landbouwvoertuigen	181 114	183 288	185 466	187 587	189 310	191 740	197 528	199 019	200 732	203 106	205 247
Speciale voertuigen	43 178	44 140	45 343	46 147	46 691	47 790	49 481	50 186	50 738	51 787	53 370
Motorfietsen	353 716	369 382	382 265	398 561	412 947	424 113	438 588	444 742	453 011	461 823	471 766
Totaal	6 265 295	6 381 217	6 484 042	6 590 833	6 751 408	6 859 077	6 934 234	7 006 470	7 101 201	7 227 165	7 330 718
Evolutie per jaar		1,9 %	1,6 %	1,6 %	2,4 %	1,6 %	1,1 %	1,0 %	1,4 %	1,8 %	1,4 %

3.2 Aantal privéwagens per gemeente per 1000 inwoners (2015)



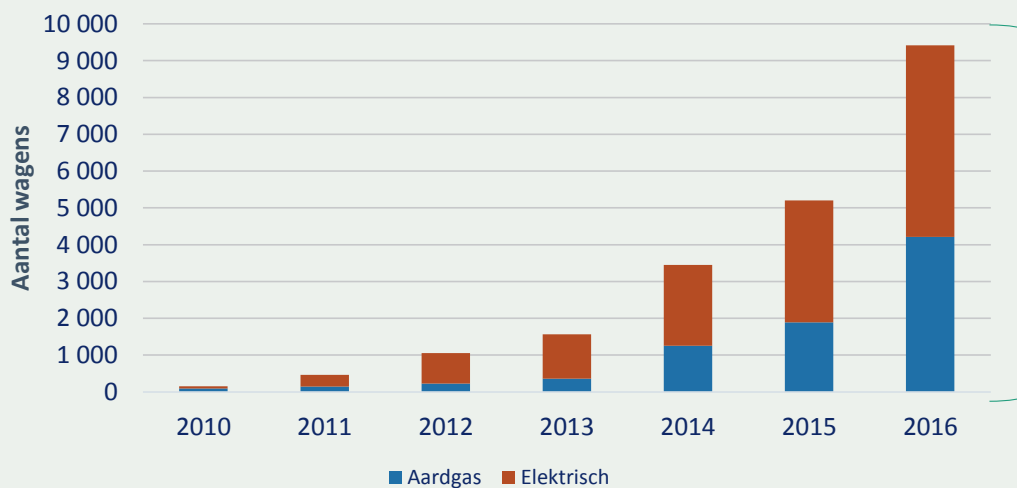
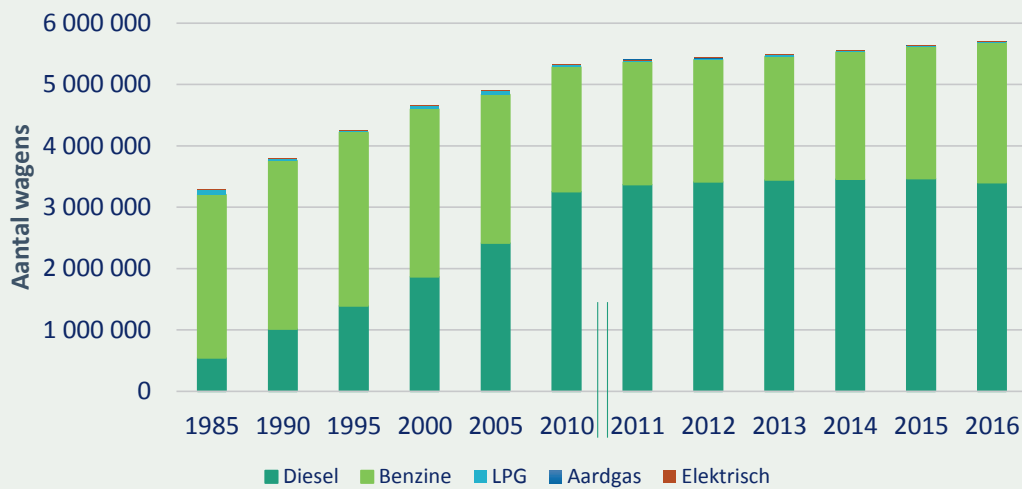
8

3.3 Evolutie van het aantal salarismotoren

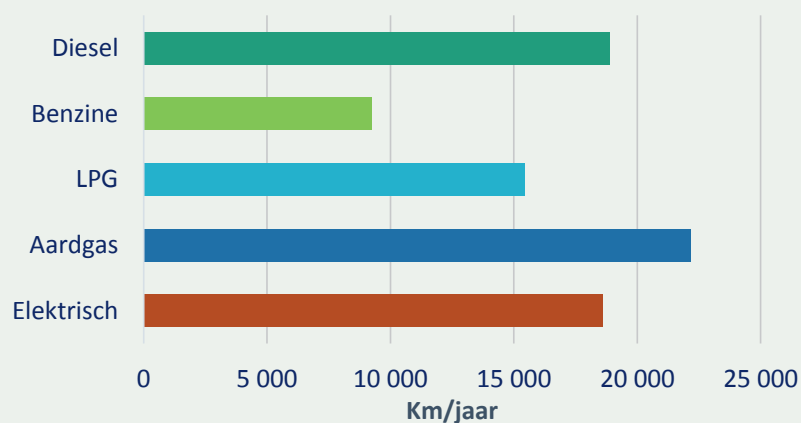


Salarismotoren: bedrijfswagen die door de werkgever aan sommige werknemers ter beschikking gesteld is en die zij kunnen gebruiken voor andere dan professionele doeleinden (woon-werkverplaatsingen en elk ander privégebruik of eventueel collectief vervoer van werknemers).

3.4 Aantal wagens per brandstoftype

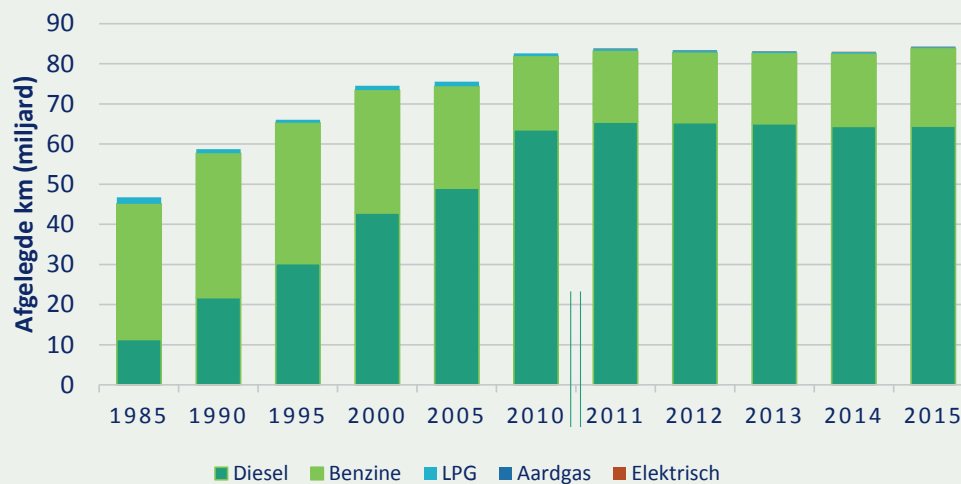


3.5 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers door Belgische wagens (in 2015)

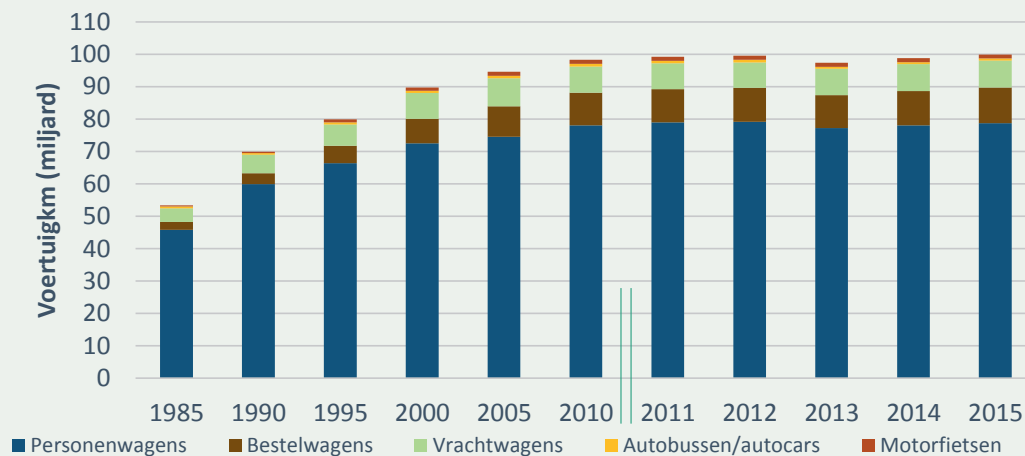


[Link naar de gegevens](#)

3.6 Aantal afgelegde km door Belgische voertuigen per brandstoftype

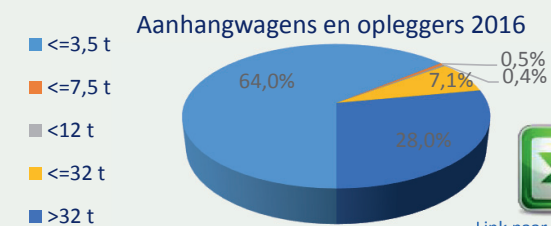
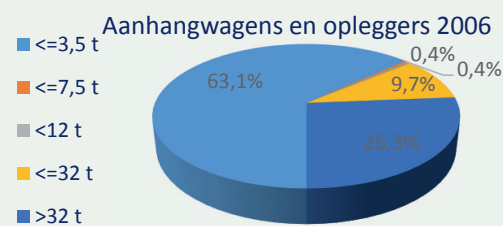
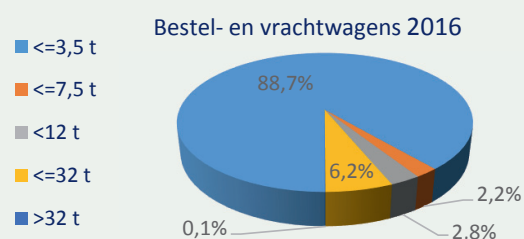
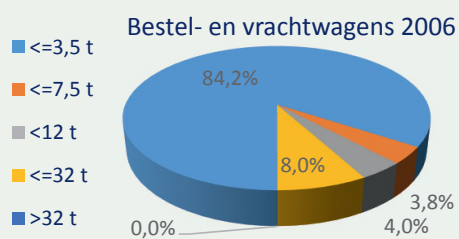


3.7 Aantal voertuigkm op het Belgische wegennet



10

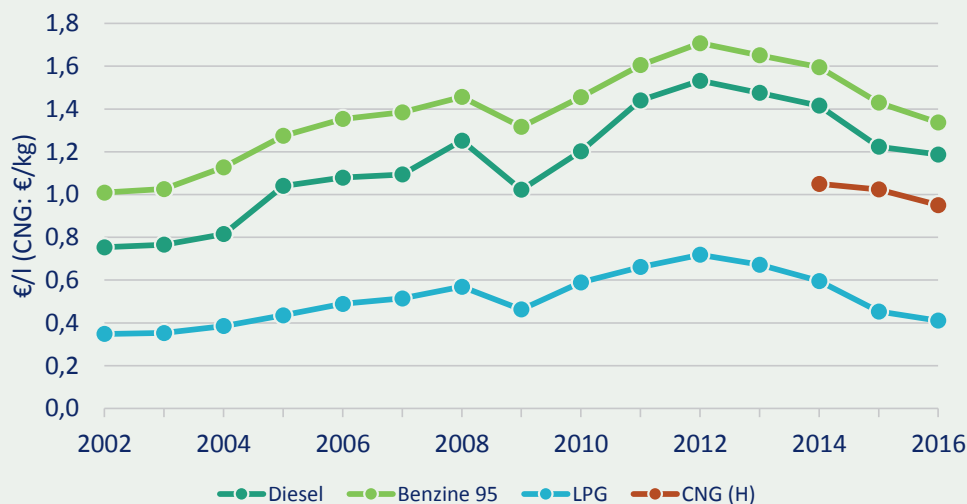
3.8 Bedrijfsvoertuigenpark volgens maximale toegelaten massa


[Link naar de gegevens](#)


Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

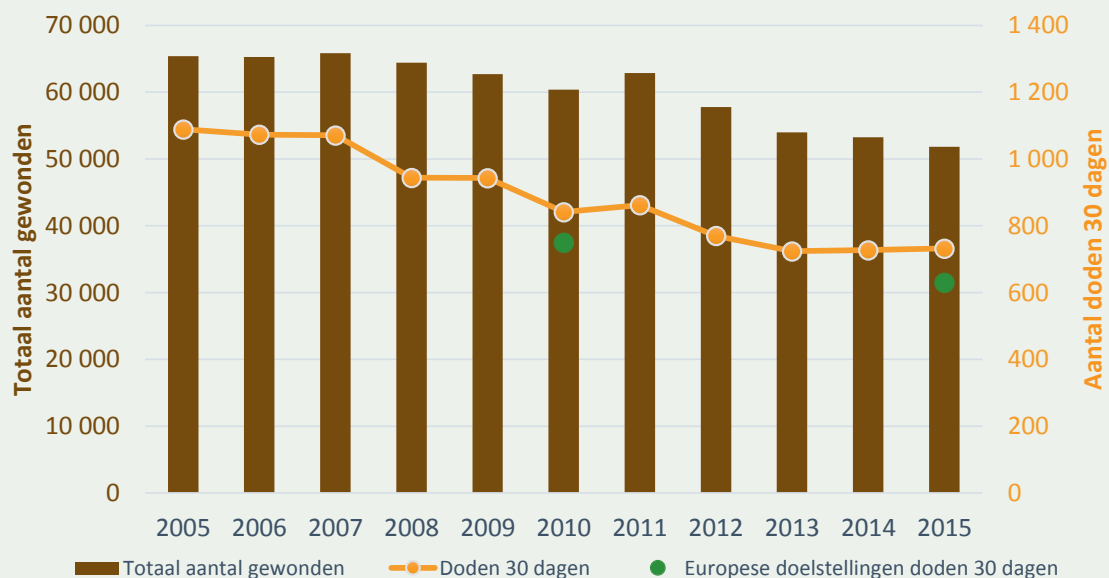
.be

3.9 Evolutie van de brandstofprijzen



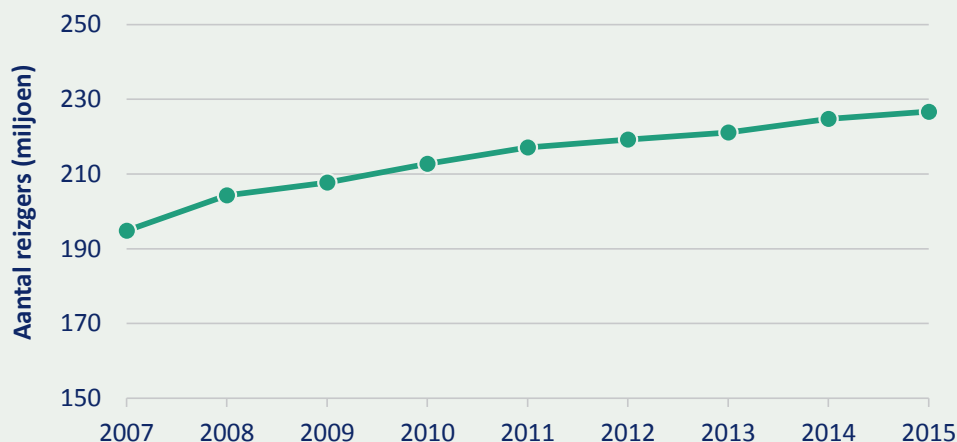
3.10 Evolutie van het aantal gewonden en doden 30 dagen

11

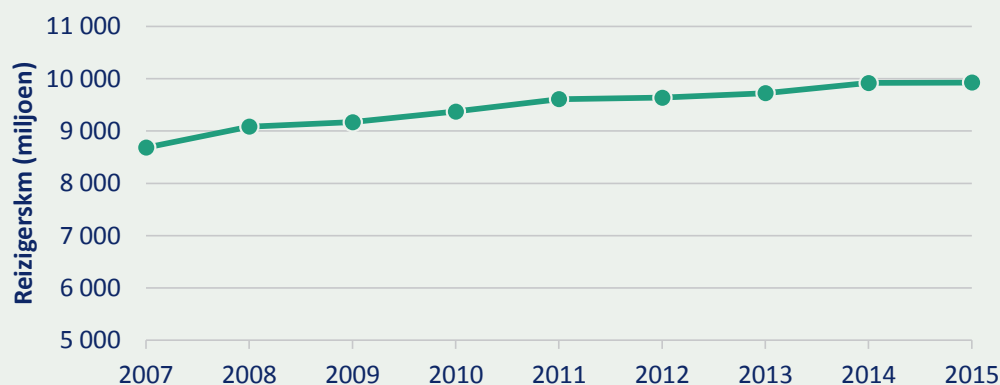


4 Spoor

4.1 Aantal reizigers



4.2 Aantal reizigerskm op het net



12

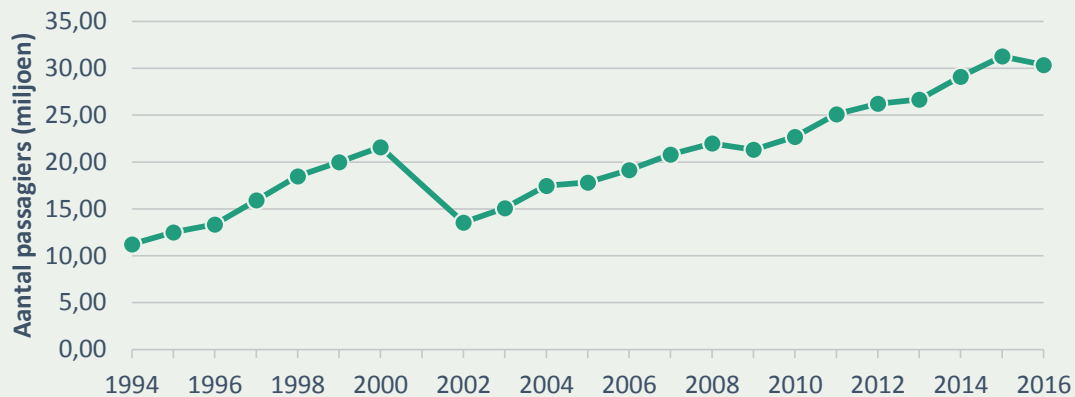
4.3 Lengte van het spoorwegennet (in km)

		2004	2009	2014	2015
Geëlektrificeerd netwerk	enkel spoor	357	349	340	350
	dubbel spoor	2 587	2 654	2 746	2 813
	drie sporen	6	2	0	0
	totaal	2 950	3 005	3 086	3 163
Niet-geëlektrificeerd netwerk	enkel spoor	467	447	400	350
	dubbel spoor	119	126	145	94
	totaal	586	573	545	444
Totale lengte van het netwerk in km		3 536	3 578	3 631	3 607


[Link naar de gegevens](#)

5 Luchtvaart

5.1 Aantal passagiers



Luchthavens: Antwerpen, Brussel-Nationaal, Brussels South Charleroi, Kortrijk-Wevelgem, Luik en Oostende-Brugge

5.2 Bewegingen: aantallen aankomst/vertrek - rest van de wereld (2016)



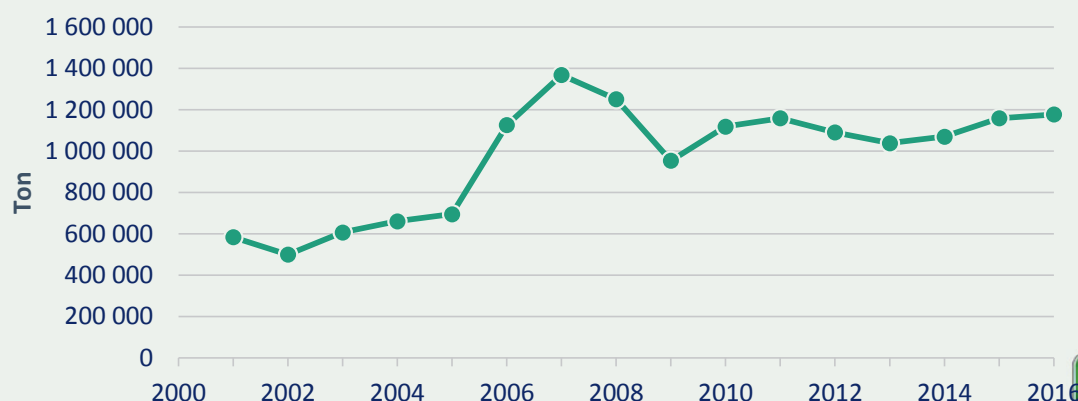
Europa is met ongeveer 309.000 bewegingen goed voor 89% van het aantal aankomst- en vertrekbewegingen op de Belgische luchthavens, met een gelijke verdeling van aankomst en vertrek (cijfers beschikbaar via Excel-bestand).

Voor deze kaart is de grootte van de cirkels in verhouding tot het aantal aankomst- en vertrekbewegingen op de Belgische luchthavens (cijfers beschikbaar via Excel-bestand).

13

Luchthavens: Antwerpen, Brussel-Nationaal, Brussels South Charleroi, Kortrijk-Wevelgem, Luik en Oostende-Brugge

5.3 Cargo



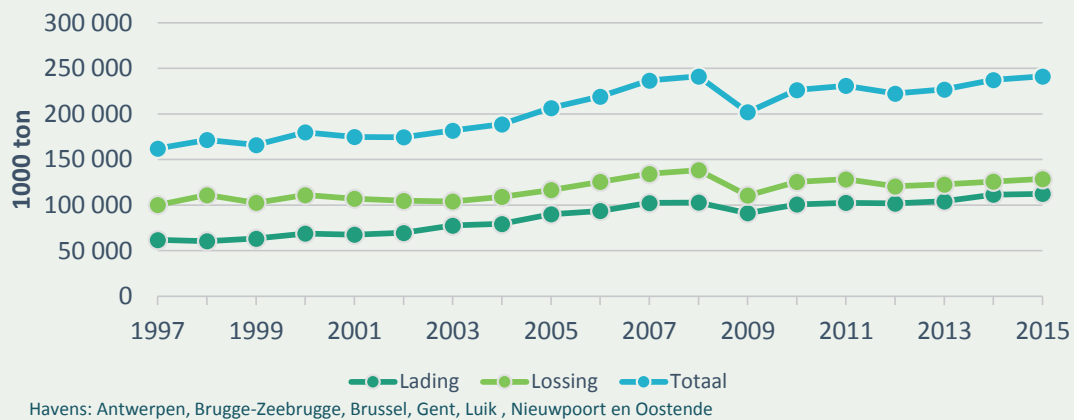
Luchthavens: Antwerpen, Brussel-Nationaal, Brussels South Charleroi, Kortrijk-Wevelgem, Luik en Oostende-Brugge



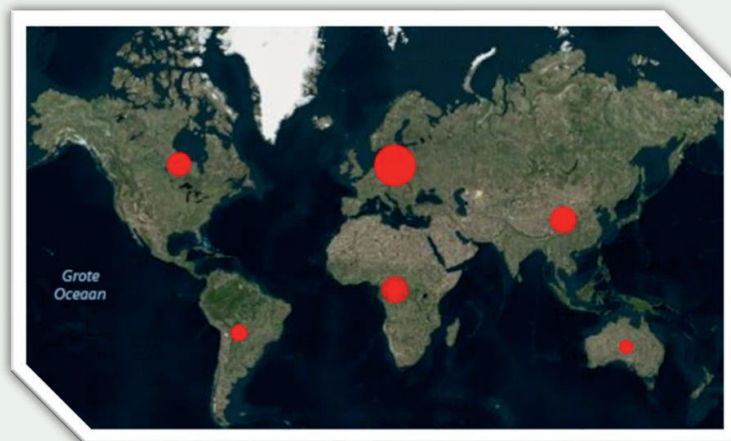
[Link naar de gegevens](#)

6 Zeevaart

6.1 Ladingen en lossingen



6.2 Ladingen en lossingen van goederen per continent (2015)

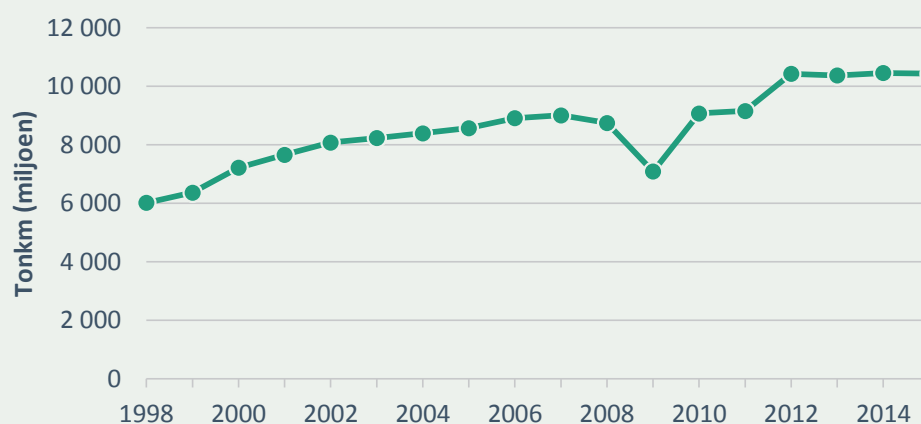


Havens: Antwerpen, Brugge-Zeebrugge, Brussel, Gent, Luik, Nieuwpoort en Oostende

Voor deze kaart staat de grootte van de cirkels in verhouding tot de aantallen van aankomst en vertrek (cijfers beschikbaar via Excel-bestand).

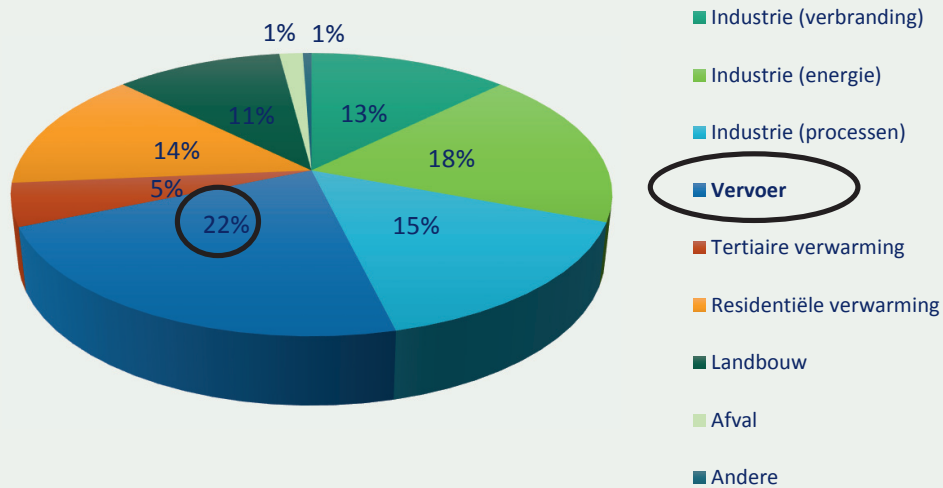
14

7 Binnenscheepvaart



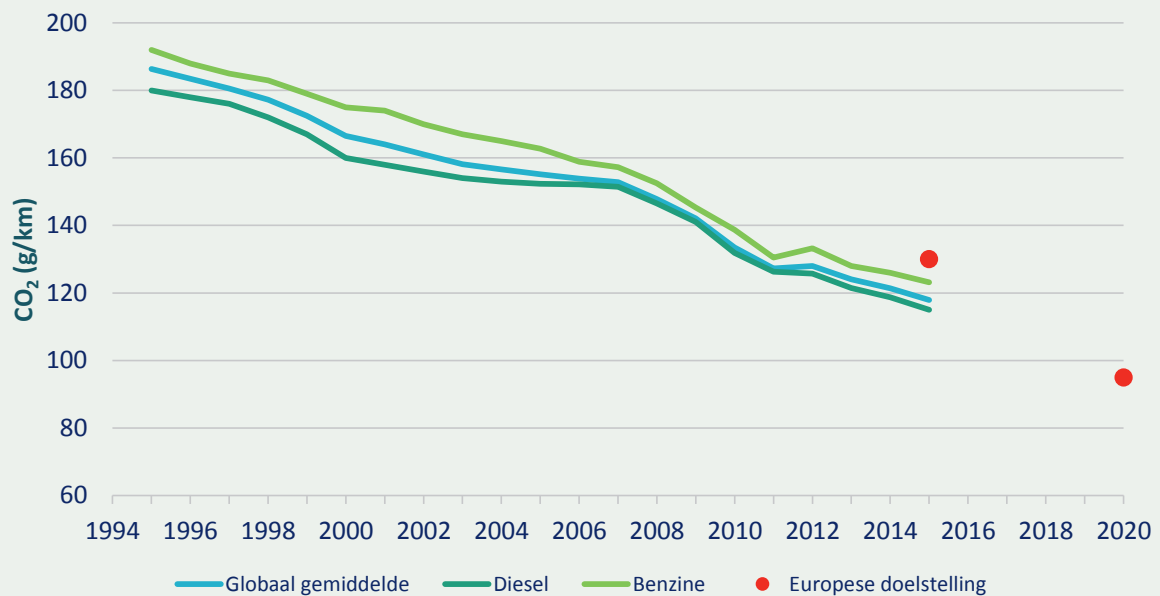
8 Milieu

8.1 CO₂-uitstoot per sector (kton CO₂-equivalent, 2015)

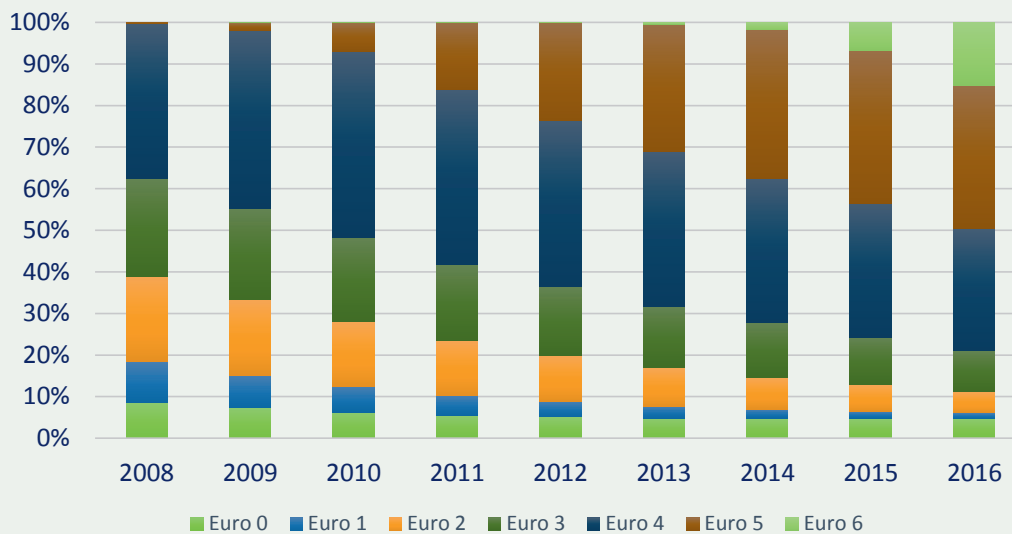


15

8.2 Gemiddelde CO₂-uitstoot nieuw ingeschreven personenwagens



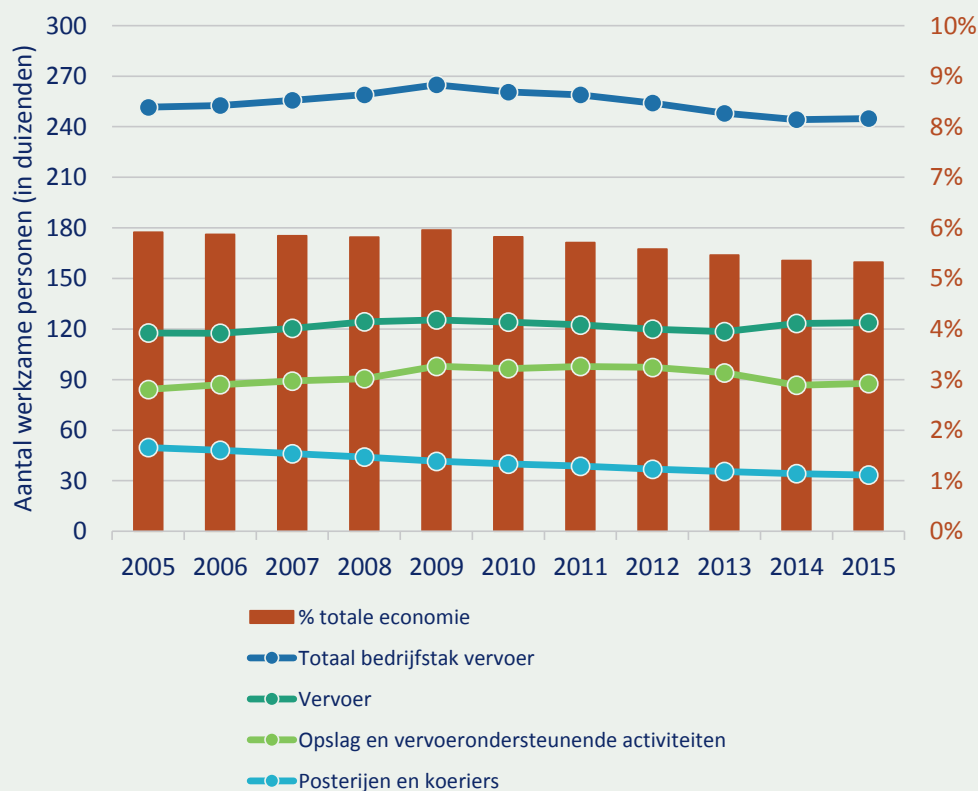
8.3 Verdeling van de Euronormen - personenwagens



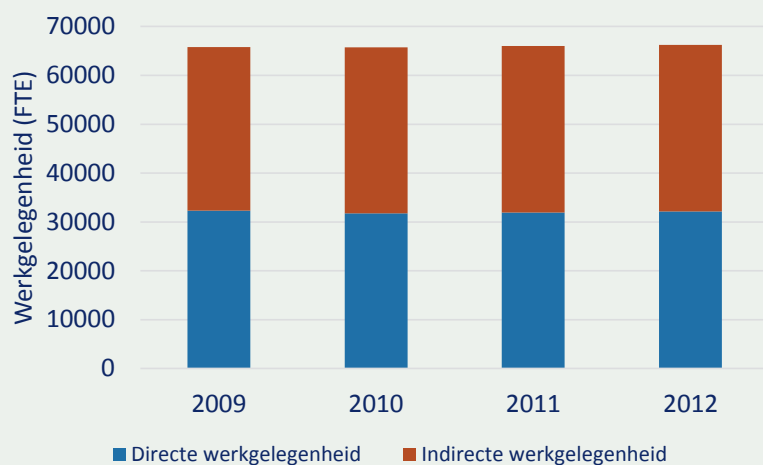
9 Werkgelegenheid

16

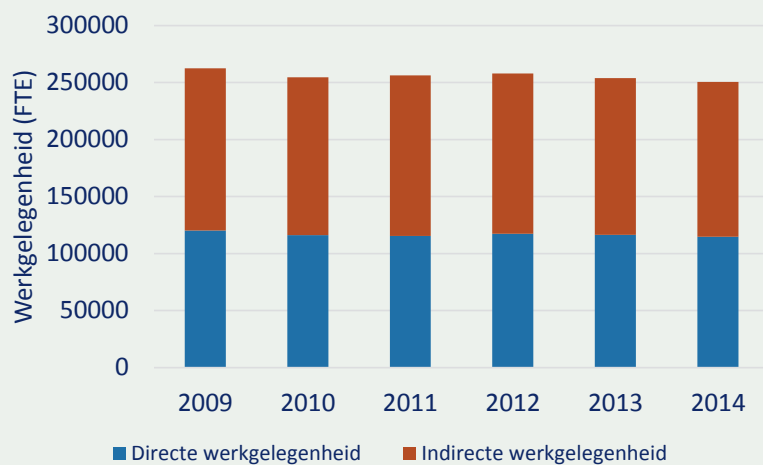
9.1 Tewerkstelling bedrijfstak vervoer



9.2 Werkgelegenheid luchtvaartsector en luchthavenactiviteiten



9.3 Werkgelegenheid in de zeehavens



17

Bronnen

- 1 Modale verdeling
 - 1.1 Evolutie van het personenvervoer in België (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 1.2 Aandeel van de verschillende modi voor het personenvervoer - Evolutie sinds 1995 (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 1.3 Evolutie van het goederenvervoer in België (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 1.4 Aandeel van de verschillende modi voor het goederenvervoer - Evolutie sinds 1995 (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- 2 Mobiliteitsgewoontes
 - 2.1 Modale verdeling volgens afgelegde afstand en volgens aantal verplaatsingen (2010) ([FOD Mobiliteit en Vervoer - Beldam](#))
 - 2.2 Modale verdeling volgens gemiddelde afstand (km, 2010) ([FOD Mobiliteit en Vervoer - Beldam](#))
 - 2.3 Gemiddelde afstand per vervoersmodus (2010) ([FOD Mobiliteit en Vervoer - Beldam](#))
 - 2.4 Verplaatsingsmotieven volgens aantal verplaatsingen (2010) ([FOD Mobiliteit en Vervoer - Beldam](#))
 - 2.5 Tijd besteed aan verplaatsingen op een weekdag, volgens leeftijd (2013) ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium - Time use survey](#))
 - 2.6 Gemiddelde uitgaven voor vervoer per gezin ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#))
- 3 Weg
 - 3.1 Evolutie van het motorvoertuigenpark (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 3.2 Aantal privéwagens per gemeente per 1000 inwoners (2015) (FOD Mobiliteit en Vervoer, [Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#))
 - 3.3 Evolutie van het aantal salariswagens (RSZ)
 - 3.4 Aantal wagens per brandstoftype (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 3.5 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers door Belgische wagens (in 2014) ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 3.6 Aantal afgelegde km door Belgische voertuigen per brandstoftype ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 3.7 Aantal voertuigkm op het Belgische wegennet ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 3.8 Bedrijfsvoertuigenpark volgens maximale toegelaten massa ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 3.9 Evolutie van de brandstofprijzen ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#), Dats 24)
 - 3.10 Evolutie van het aantal gewonden en doden 30 dagen ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#), BIVV)
- 4 Spoor
 - 4.1 Aantal reizigers (NMBS)
 - 4.2 Aantal reizigerskm op het net (NMBS)
 - 4.3 Lengte van het spoorwegennet (Infrabel)
- 5 Luchtvaart
 - 5.1 Aantal passagiers ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 5.2 Bewegingen: aantallen aankomst/vertrek - rest van de wereld (2015) ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
 - 5.3 Cargo ([FOD Mobiliteit en Vervoer](#))
- 6 Zeevaart
 - 6.1 Ladingen en lossingen ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#))
 - 6.2 Ladingen en lossingen van goederen per continent (2015) ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#))
- 7 Binnenscheepvaart ([Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium](#))
- 8 Milieu
 - 8.1 CO₂-uitstoot per sector (kton CO₂-equivalent, 2014) ([FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu](#))
 - 8.2 Gemiddelde CO₂-uitstoot nieuw ingeschreven personenwagens (FOD Mobiliteit en Vervoer)
 - 8.3 Verdeling van de Euronormen - personenwagens (FOD Mobiliteit en Vervoer)
- 9 Tewerkstelling
 - 9.1 Tewerkstelling bedrijfstak vervoer ([Nationale Bank van België](#))
 - 9.2 Werkgelegenheid luchtvaartsector en luchthavenactiviteiten ([Nationale Bank van België](#))
 - 9.3 Werkgelegenheid in de zeehavens ([Nationale Bank van België](#))

© Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 2017

Niets uit deze online publicatie mag overgenomen worden zonder uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Indien u meer informatie wenst over de gegevens in deze publicatie kunt u contact opnemen met de Directie Mobiliteit, via stat.mob@mobilit.fgov.be.

19

Verantwoordelijke uitgever:
Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Eugeen Van Craeyvelt, voorzitter a.i.
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

Wettelijk depot: D/2017/13.831/5

Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Ondernemingsnummer: 038.357.852
<http://mobilit.belgium.be/nl>



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

CHIFFRES CLÉS DE LA MOBILITÉ 2016



Personnes



Distance



Marchandises



CO₂



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Chers lecteurs,

La présente brochure donne un aperçu des principaux indicateurs au niveau de la mobilité et des transports. En plus des chiffres du SPF Mobilité et Transports, d'autres sources ont également été consultées, comme par exemple la DG Statistique - Statistics Belgium.

Ces données sont publiées surtout sous forme de graphiques. Les chiffres sont quant à eux disponibles en cliquant sur le lien Excel situé au bas de chaque page.

Vous trouverez un aperçu général des sources à la fin de la présente brochure.

2

Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Rue du progrès, 56,
1210 Bruxelles
N° d'entreprise: 038.357.852
<http://mobilit.belgium.be/fr>
Tél: 02/277.38.79

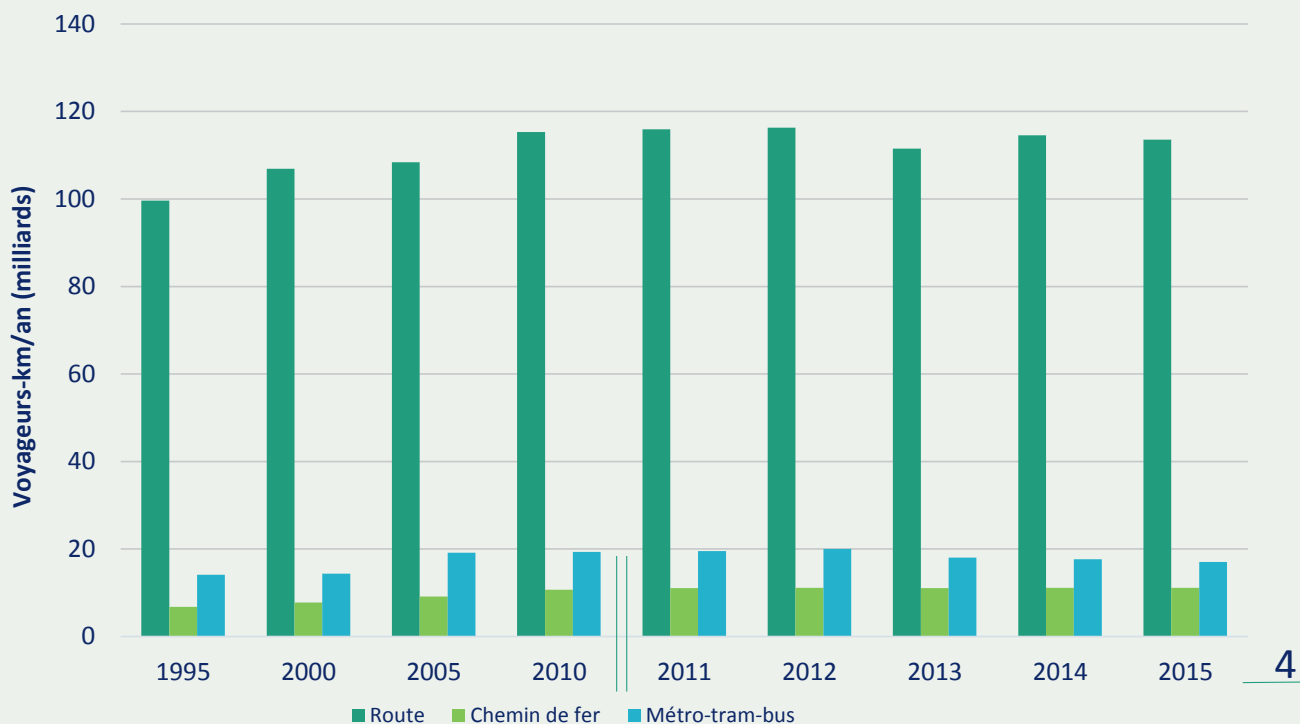
Auteurs: Laurent POLLIJN, Peter HERMAN et Marc KWANTEN
DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire
Direction mobilité
stat.mob@mobilit.fgov.be

Contenu

- 1 Répartition modale
 - 1.1 Evolution du transports de personnes en Belgique
 - 1.2 Part des différents modes (transport de personnes) - Evolution depuis 1995
 - 1.3 Evolution du transport de marchandises en Belgique
 - 1.4 Part des différents modes (transport de marchandises) - Evolution depuis 1995
- 2 Habitudes de mobilité
 - 2.1 Répartition modale par distance et par nombre de déplacements (2010)
 - 2.2 Répartition modale par distance moyenne (km, 2010)
 - 2.3 Distance moyenne par mode de déplacement (2010)
 - 2.4 Motifs de déplacements par nombre de déplacements (2010)
 - 2.5 Temps consacré aux déplacements par âge, par jour de la semaine (2013)
 - 2.6 Dépenses moyennes en transports par ménage
- 3 Route
 - 3.1 Evolution du parc de véhicules à moteur
 - 3.2 Nombre de voitures privées par commune pour 1000 habitants (2015)
 - 3.3 Evolution du nombre de voitures-salaires
 - 3.4 Nombre de voitures par type de carburant
 - 3.5 Kilométrage moyen parcouru par les voitures belges (en 2014)
 - 3.6 Nombre de km parcourus par les voitures belges par type de carburant
 - 3.7 Nombre de véhicules-kilomètres sur le réseau belge
 - 3.8 Parc de véhicules utilitaires par masse maximale autorisée
 - 3.9 Evolution du prix des carburants
 - 3.10 Evolution du nombre de blessés et de tués 30 jours
- 4 Rail
 - 4.1 Nombre de voyageurs
 - 4.2 Nombre de voyageurs-km sur le réseau
 - 4.3 Longueur du réseau
- 5 Air
 - 5.1 Nombre de voyageurs
 - 5.2 Mouvements : nombre d'arrivées et de départs - reste du monde (2015)
 - 5.3 Fret transporté
- 6 Navigation maritime
 - 6.1 Chargements et déchargements
 - 6.2 Chargements et déchargements de marchandises par continent (2015)
- 7 Navigation intérieure
- 8 Environnement
 - 8.1 Emissions de CO2 par secteur (ktonnes équivalent CO2 , 2014)
 - 8.2 Grammes CO2 moyen nouvelles voitures immatriculées
 - 8.3 Répartition des Euronormes - voitures
- 9 Emploi
 - 9.1 Emploi dans le secteur de transports
 - 9.2 Emploi dans le secteur aérien et les activités aéroportuaires
 - 9.3 Emploi dans les ports maritimes

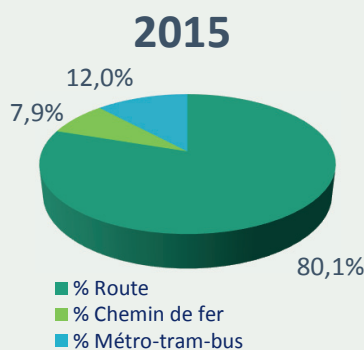
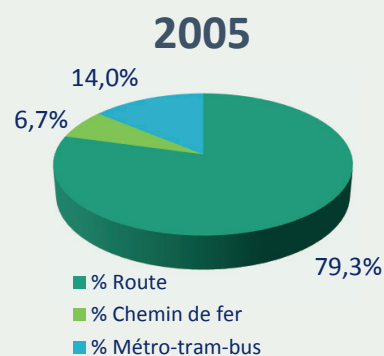
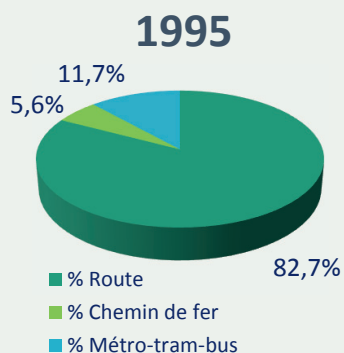
1 Répartition modale

1.1 Evolution du transport de personnes en Belgique

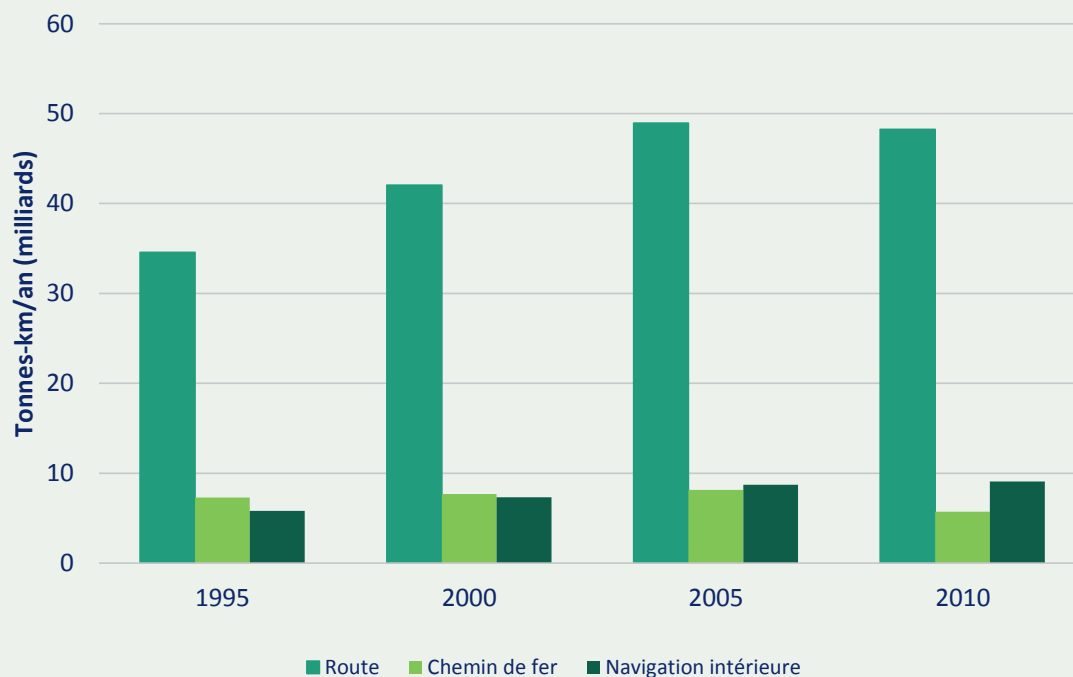


1.2 Part des différents modes - transport de personnes

Evolution depuis 1995 (en milliards de voyageurs-km/an)

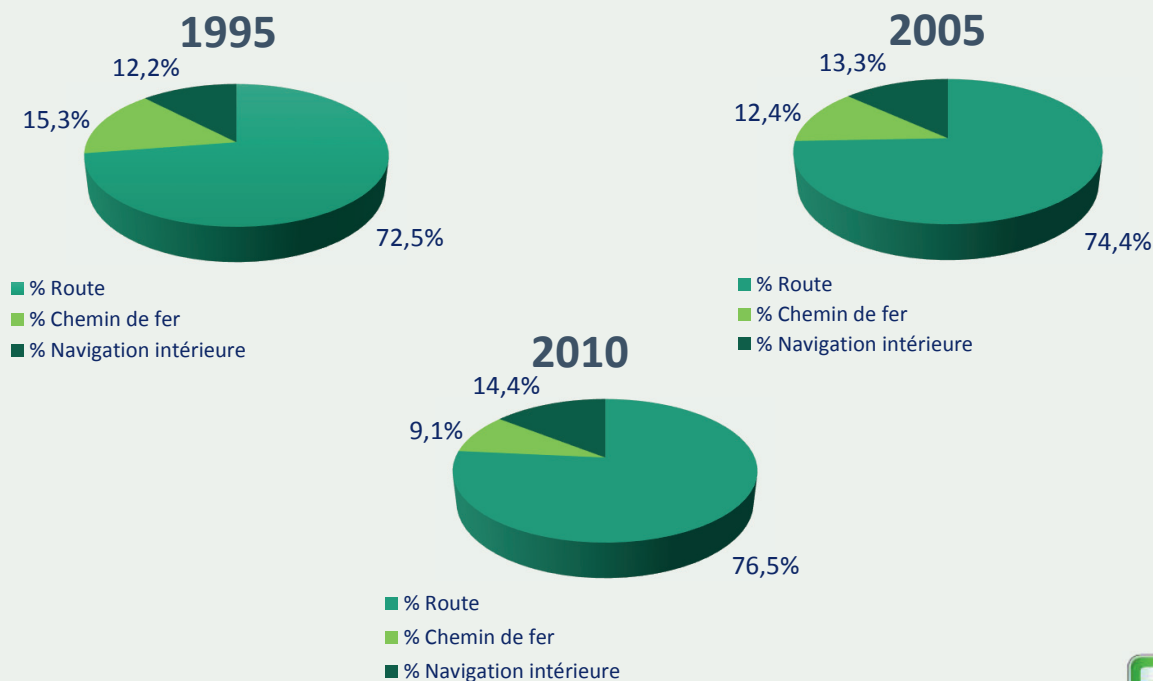


1.3 Evolution du transport de marchandises en Belgique



1.4 Part des différents modes - transport de marchandises Evolution depuis 1995 (en milliards de tonnes-km/an)

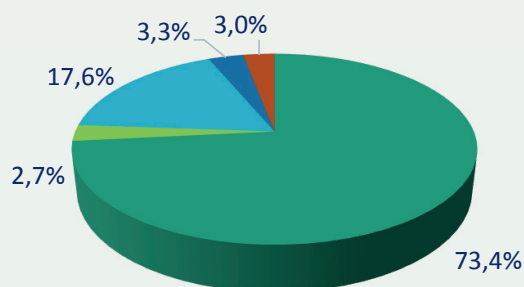
5



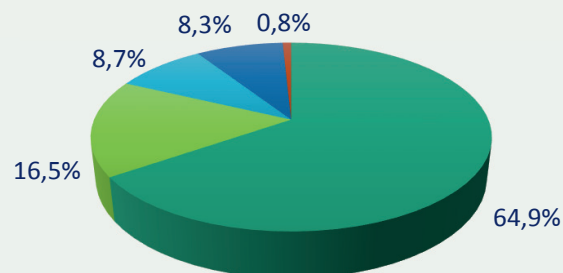
2 Habitudes de mobilité

2.1 Répartition modale (2010)

Répartition modale par distance parcourue

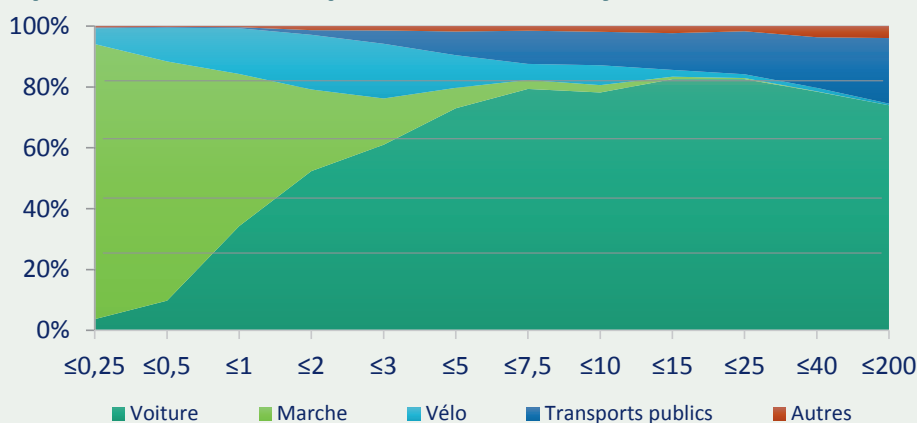


Répartition modale par nombre de déplacements



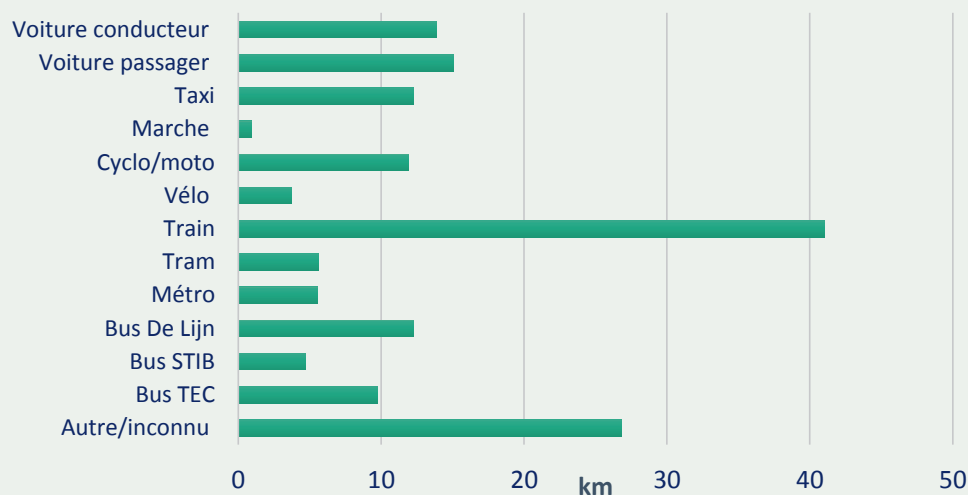
■ Voiture ■ Marche ■ Transports en commun ■ Vélo ■ Autres ■ Voiture ■ Marche ■ Transports en commun ■ Vélo ■ Autres

2.2 Répartition modale par distance moyenne (km, 2010)



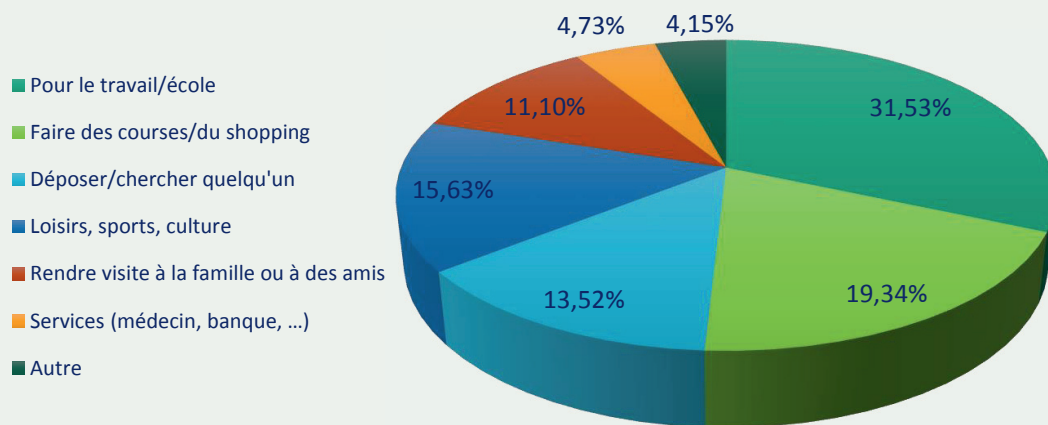
6

2.3 Distance moyenne par mode de déplacement (2010)

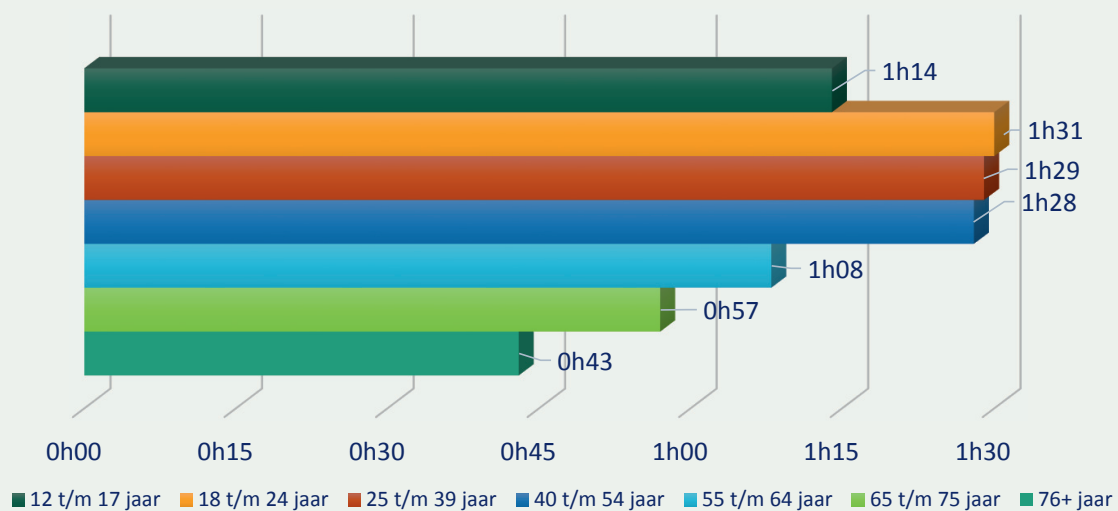


[Lien vers les données](#)

2.4 Motifs de déplacements par nombre de déplacements (2010)

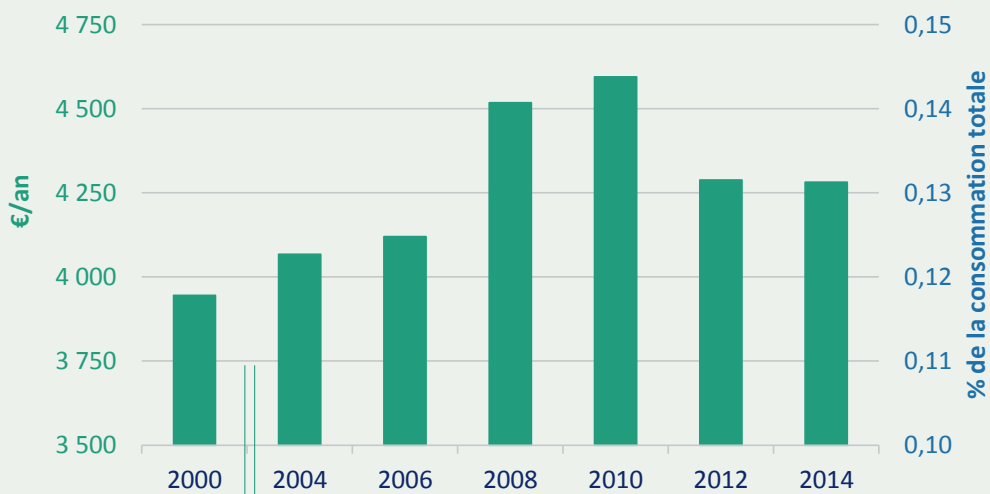


2.5 Temps consacré aux déplacements par âge, par jour de la semaine (2013)



7

2.6 Dépenses moyennes en transports par ménage



En Belgique, un ménage se compose de 2,3 personnes en moyenne (DG Statistique - Statistics Belgium, 2013)



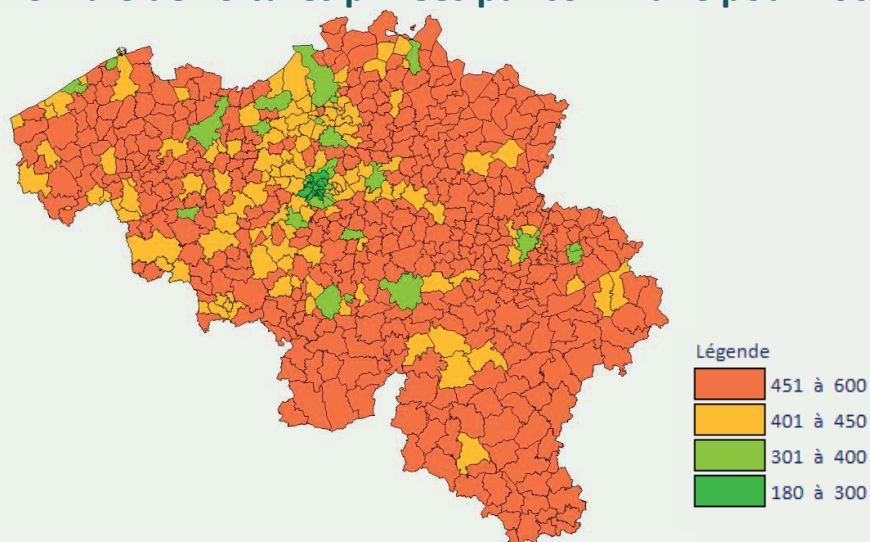
[Lien vers les données](#)

3 Route

3.1 Evolution du parc de véhicules à moteur

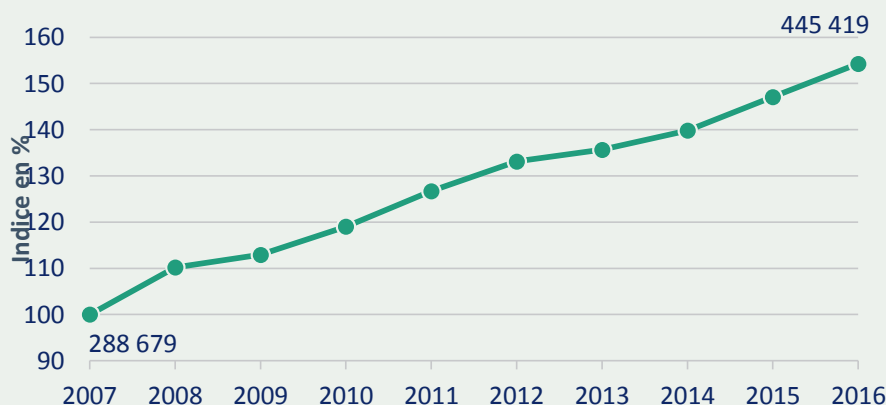
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Voitures personnelles	4 993 403	5 069 922	5 138 549	5 213 655	5 339 225	5 415 350	5 453 857	5 504 810	5 572 573	5 661 743	5 730 975
Véhicules utilitaires légers	524 661	544 076	562 119	576 837	595 829	613 897	628 506	641 224	657 398	680 834	709 836
Camions	105 928	106 127	105 540	104 918	104 529	103 738	103 284	102 250	101 569	101 064	97 548
Tracteurs de semi-remorques	47 766	48 652	48 763	47 066	46 707	46 436	46 936	47 978	48 410	49 741	46 006
Autobus	15 529	15 630	15 997	16 062	16 170	16 013	16 054	16 261	16 770	17 067	15 970
Véhicules agricoles	181 114	183 288	185 466	187 587	189 310	191 740	197 528	199 019	200 732	203 106	205 247
Véhicules spéciaux	43 178	44 140	45 343	46 147	46 691	47 790	49 481	50 186	50 738	51 787	53 370
Motocyclettes	353 716	369 382	382 265	398 561	412 947	424 113	438 588	444 742	453 011	461 823	471 766
total	6 265 295	6 381 217	6 484 042	6 590 833	6 751 408	6 859 077	6 934 234	7 006 470	7 101 201	7 227 165	7 330 718
Evolution par an		1,9 %	1,6 %	1,7 %	2,4 %	1,6 %	1,1 %	1,0 %	1,4 %	1,8 %	1,4 %

3.2 Nombre de voitures privées par commune pour 1000 habitants (2015)



8

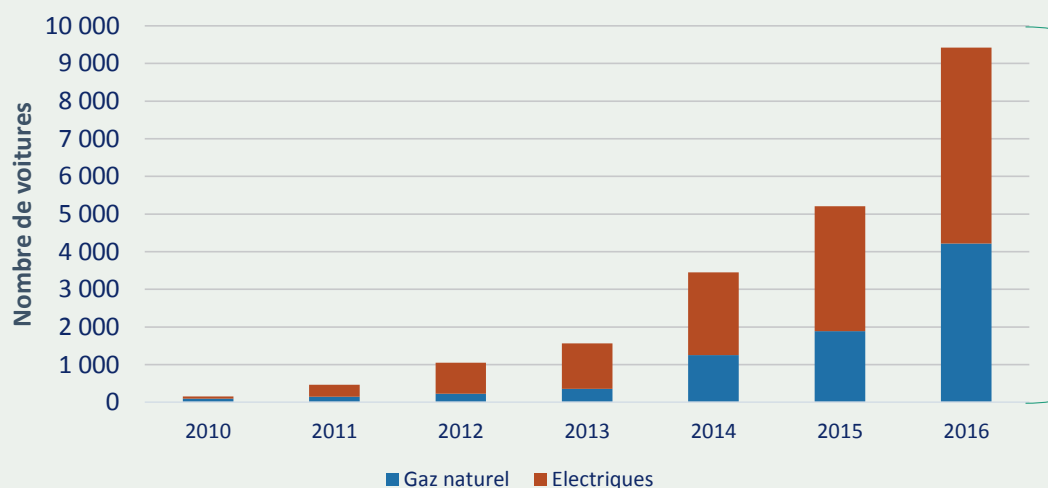
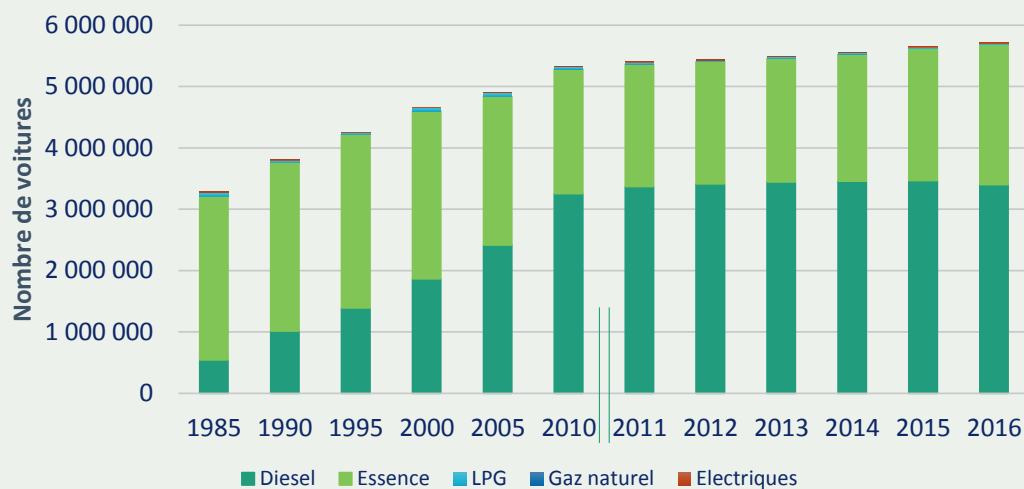
3.3 Evolution du nombre de voitures-salaires



Voiture-salaire: voiture de société mise par les employeurs à la disposition de certains de leurs travailleurs et que ceux-ci peuvent utiliser à des fins autres que professionnelles (déplacements domicile-travail et tout autre usage privé ou transport collectif éventuel de travailleurs).

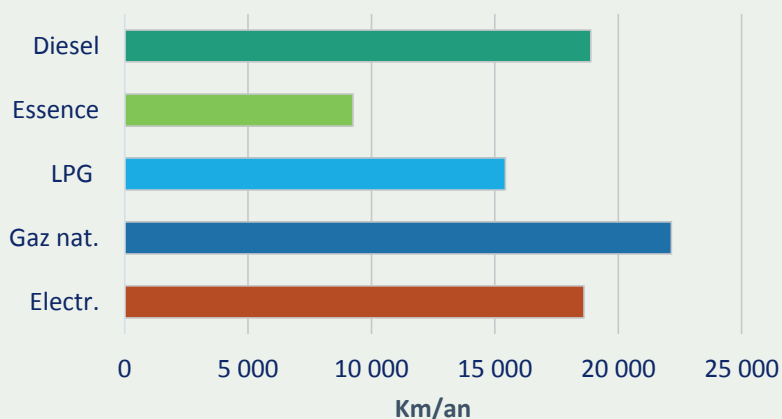

[Lien vers les données](#)

3.4 Nombre de voitures par type de carburant

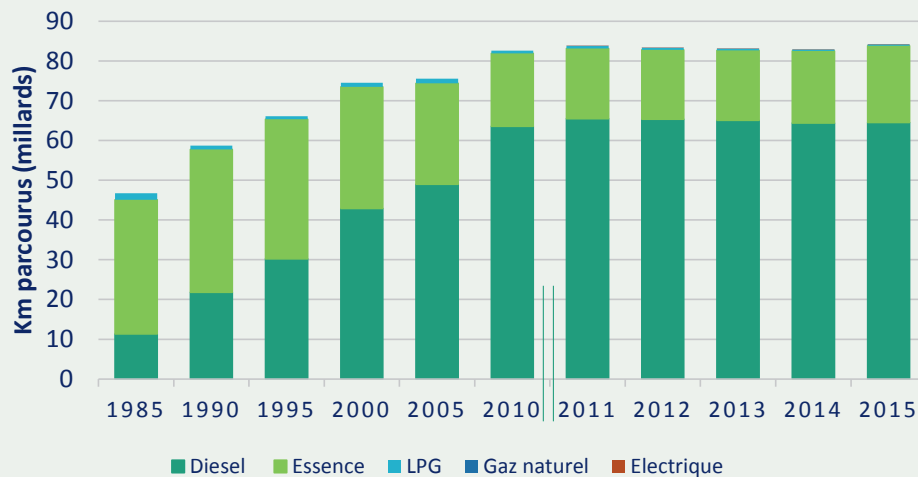


9

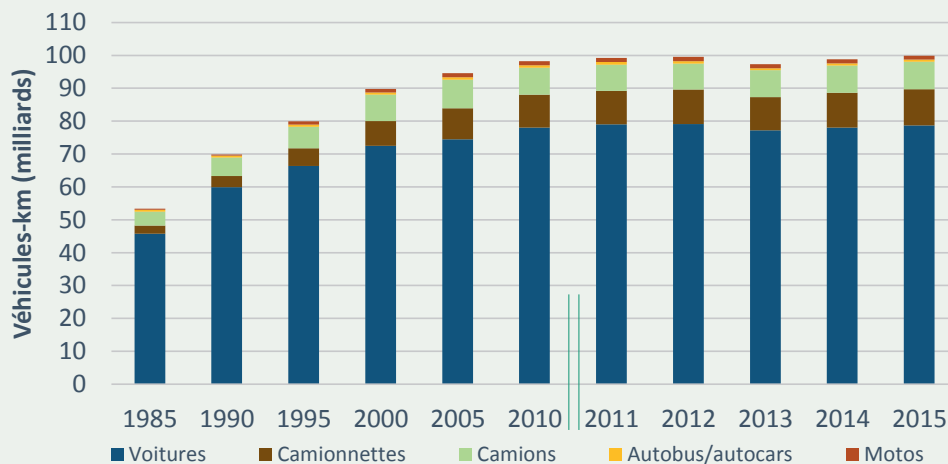
3.5 Kilométrage moyen parcouru par les voitures belges (en 2015)



3.6 Nombre de km parcourus par les voitures belges par type de carburant

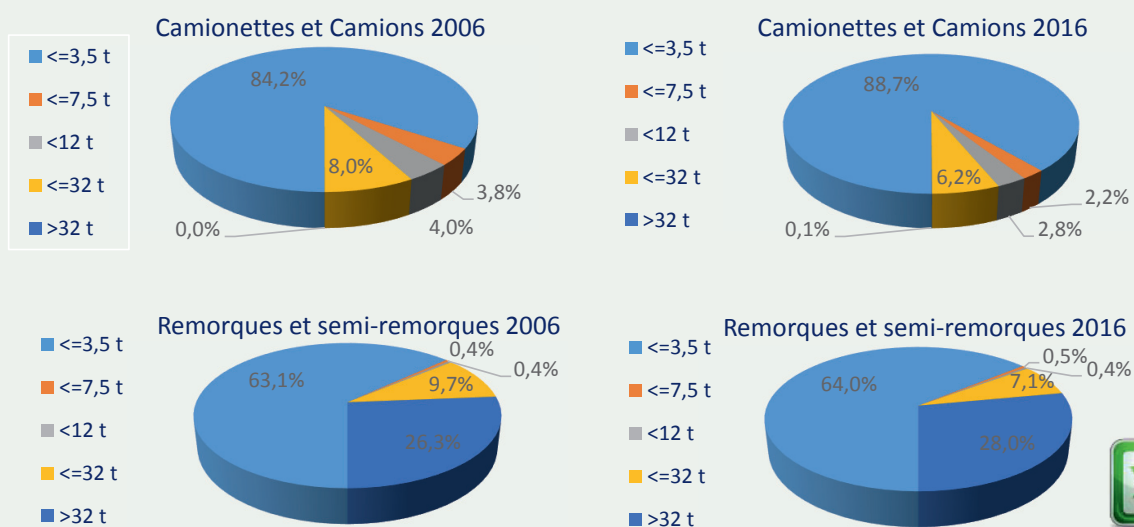


3.7 Nombre de véhicules-kilomètres sur le réseau belge

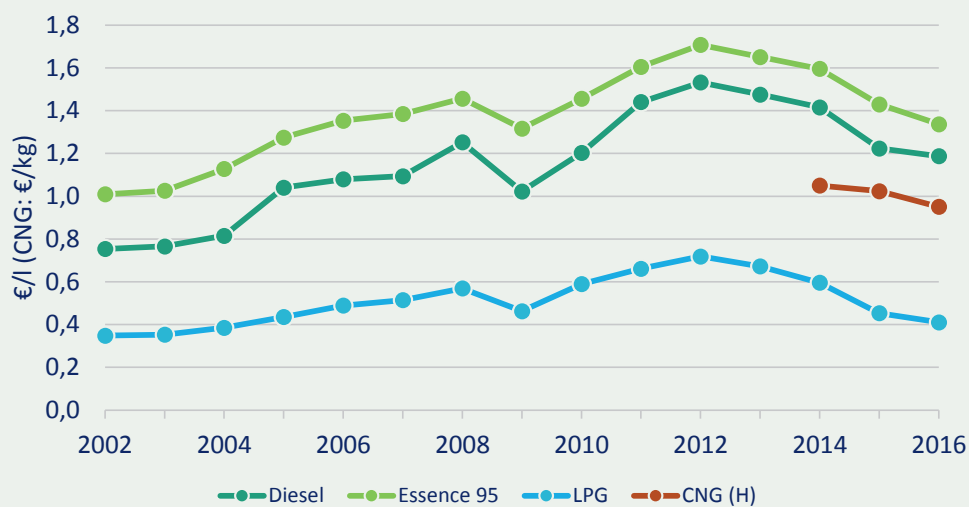


10

3.8 Parc de véhicules utilitaires par masse maximale autorisée

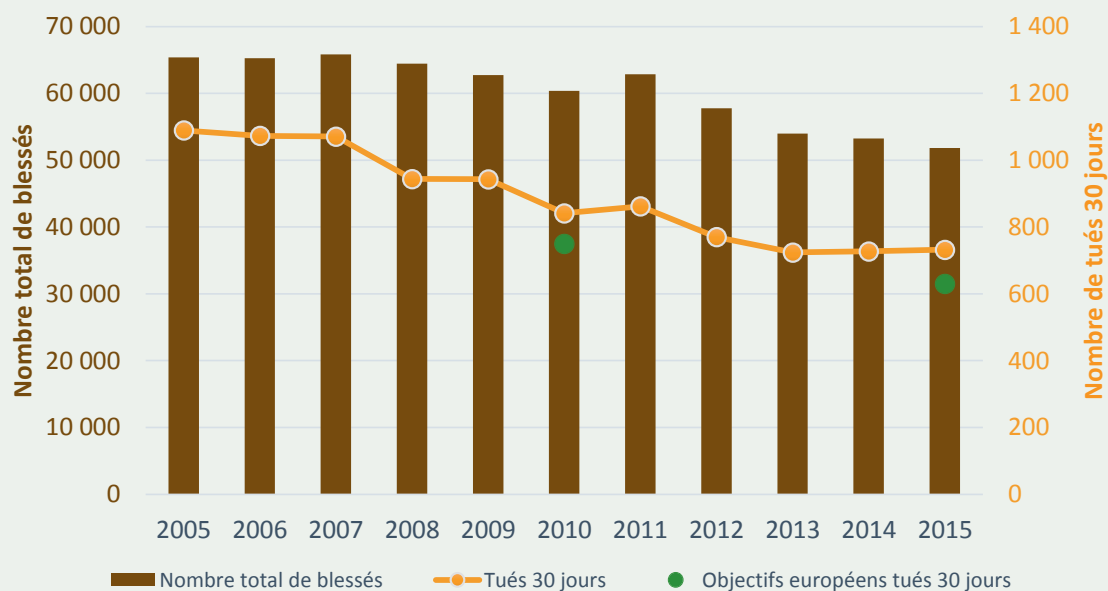

[Lien vers les données](#)

3.9 Evolution du prix des carburants



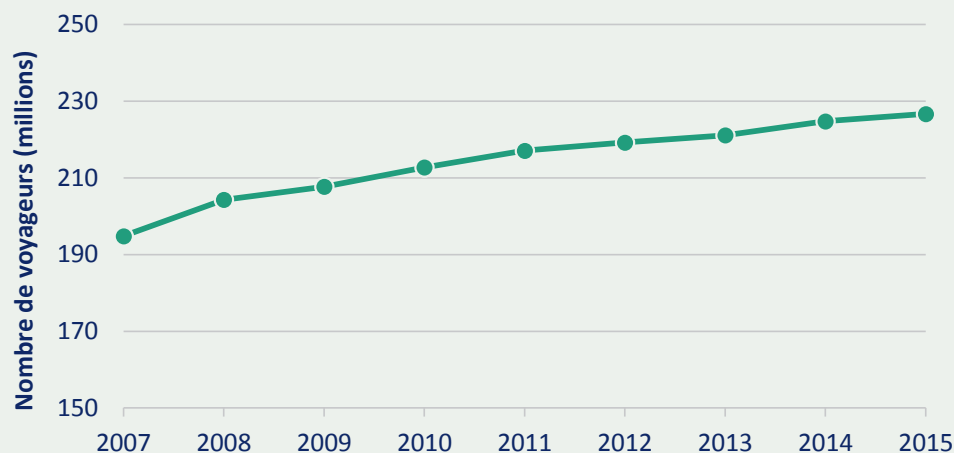
3.10 Evolution du nombre de blessés et de tués 30 jours

11

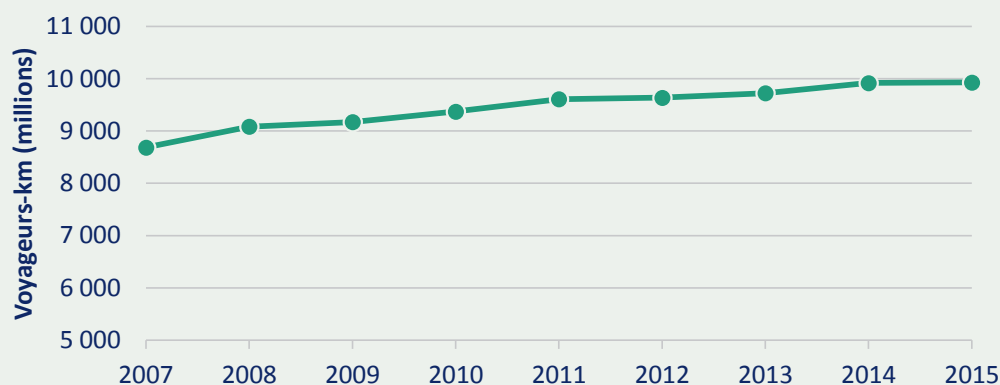


4 Rail

4.1 Nombre de voyageurs



4.2 Nombre de voyageurs-km sur le réseau



12

4.3 Longueur du réseau (en km)

		2004	2009	2014	2015
Réseau électrifié	voie unique	357	349	340	350
	double voie	2 587	2 654	2 746	2 813
	triple voie	6	2	0	0
	total	2 950	3 005	3 086	3 163
Réseau non-électrifié	voie unique	467	447	400	350
	double voie	119	126	145	94
	total	586	573	545	444
Longueur total du réseau		3 536	3 578	3 631	3 607



Service public fédéral
Mobilité et Transports

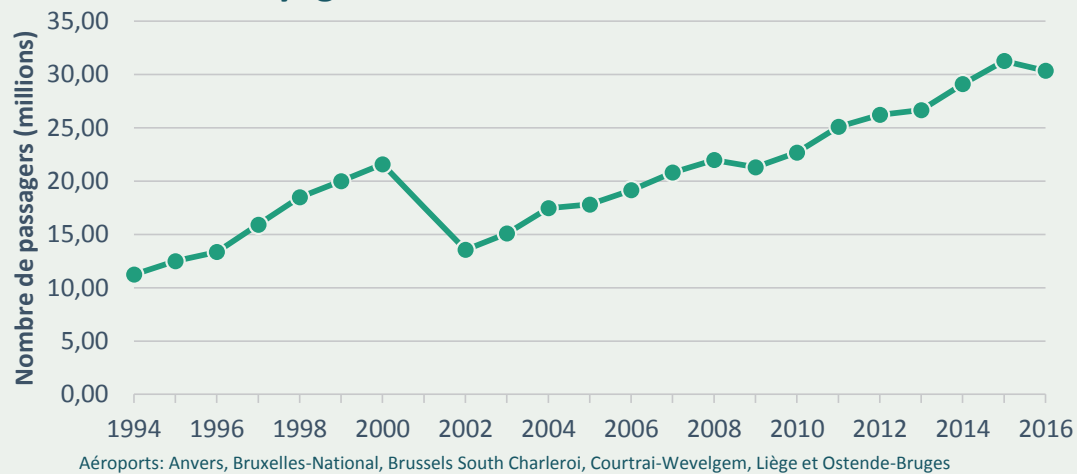


[Lien vers les données](#)



5 Air

5.1 Nombre de voyageurs



5.2 Mouvements: nombre d'arrivées et de départs - reste du monde (2016)



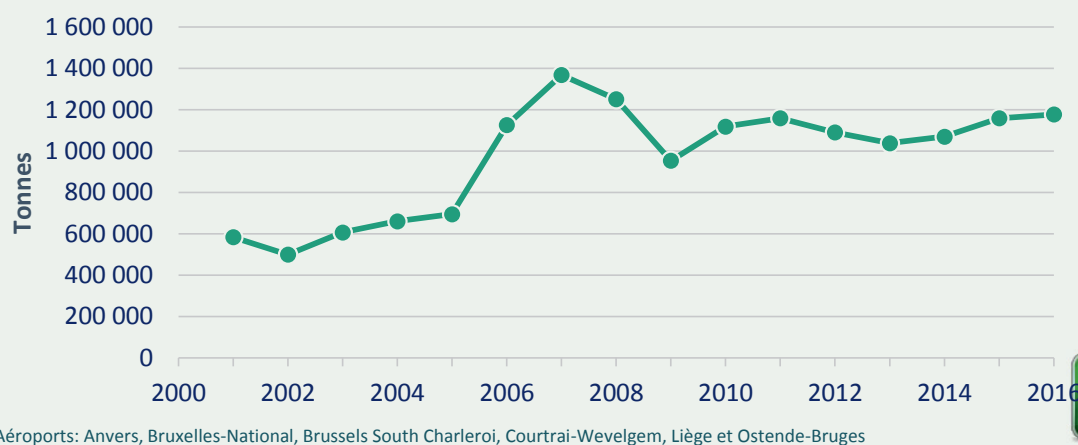
L'Europe représente, avec près de 309.000 mouvements, 89% des mouvements par nombre d'arrivées et de départs dans les aéroports belges, avec une proportion égale d'arrivées et de départs (chiffres disponibles via le fichier Excel).

Pour cette carte, la grandeur des boules est proportionnelle au nombre d'arrivées et de départs dans les aéroports belges (chiffres disponibles via le fichier Excel).

13

Aéroports: Anvers, Bruxelles-National, Brussels South Charleroi, Courtrai-Wevelgem, Liège et Ostende-Bruges

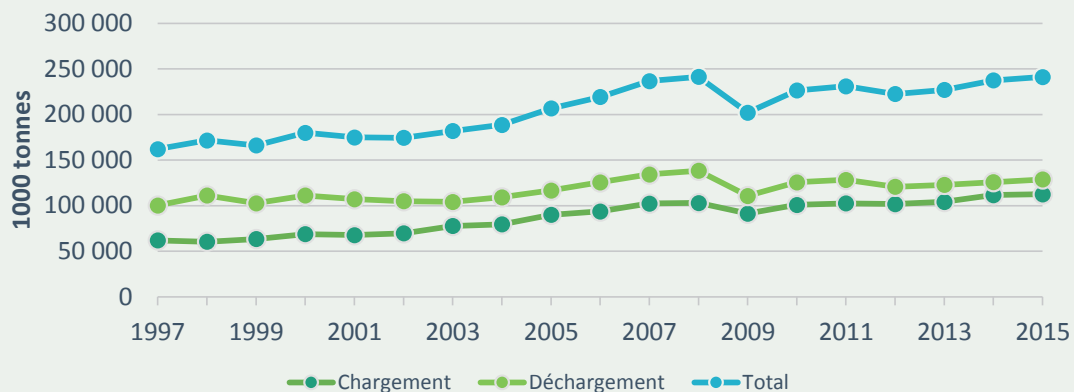
5.3 Fret transporté



[Lien vers les données](#)

6 Navigation maritime

6.1 Chargements et déchargements



Ports: Anvers, Bruges-Zeebrugge, Bruxelles, Gand, Liège, Nieuport et Ostende

6.2 Chargements et déchargements de marchandises par continent (2015)

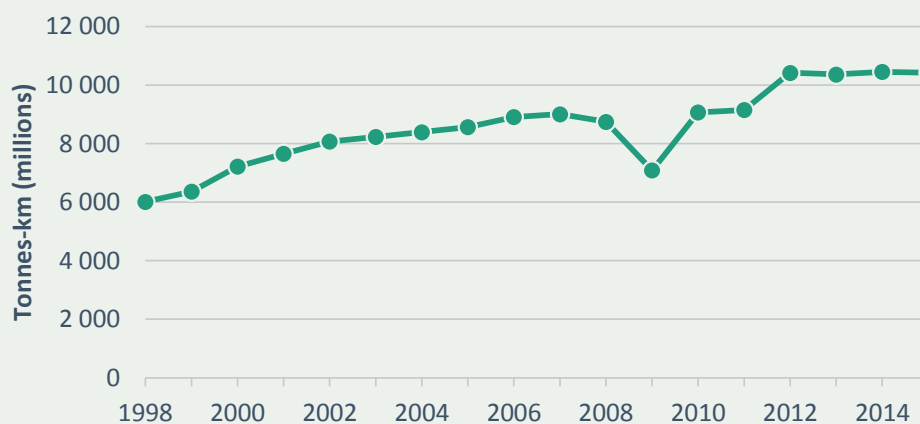


Pour cette carte, la grandeur des boules est proportionnelle au nombre d'arrivées et de départs (chiffres disponibles via le fichier Excel)

Ports: Anvers, Bruges-Zeebrugge, Bruxelles, Gand, Liège, Nieuport et Ostende

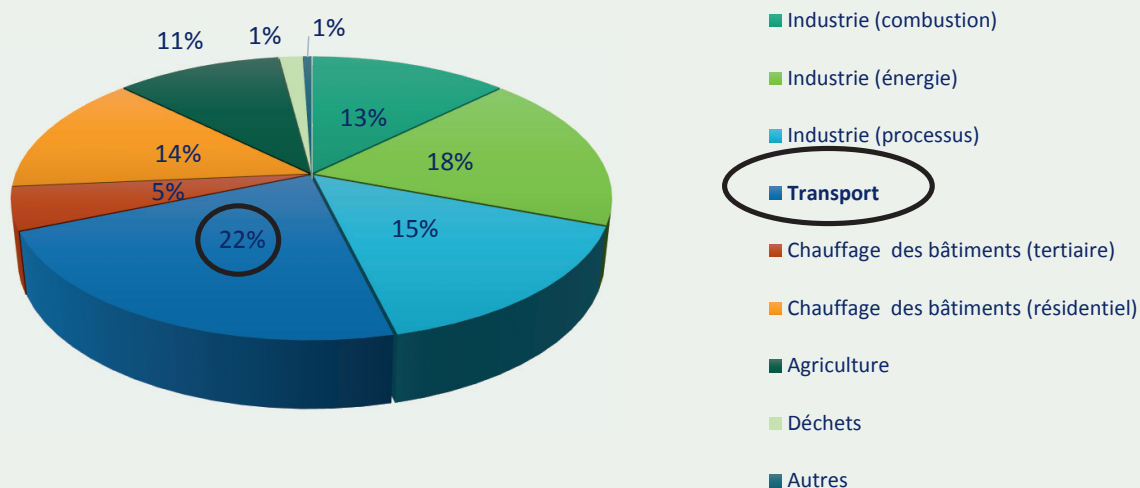
14

7 Navigation intérieure



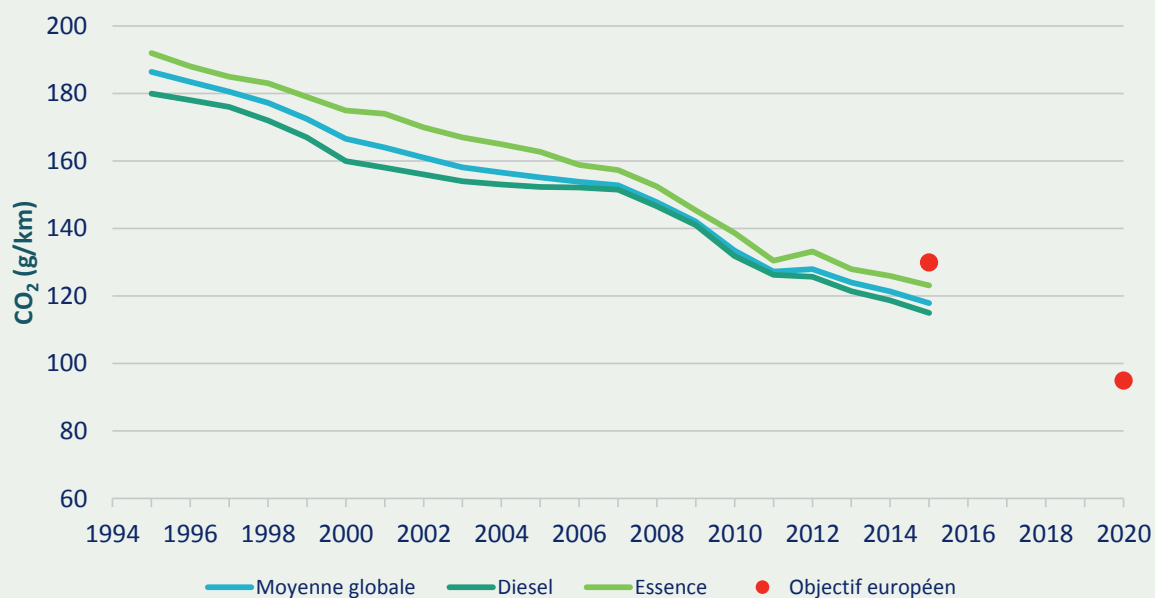
8 Environnement

8.1 Emissions de CO₂ par secteur (ktonnes équivalent CO₂, 2015)

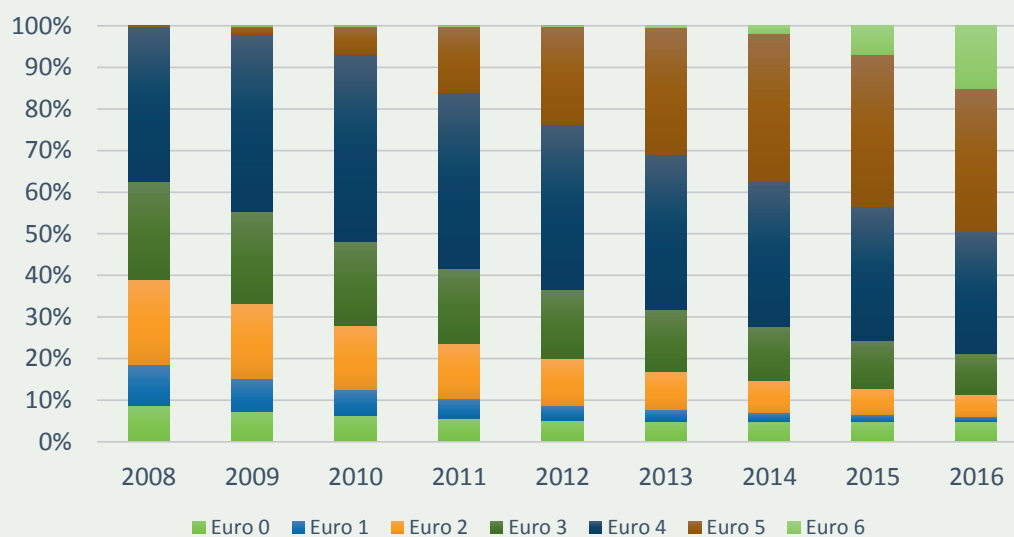


15

8.2 Grammes CO₂ : moyenne des voitures nouvellement immatriculées



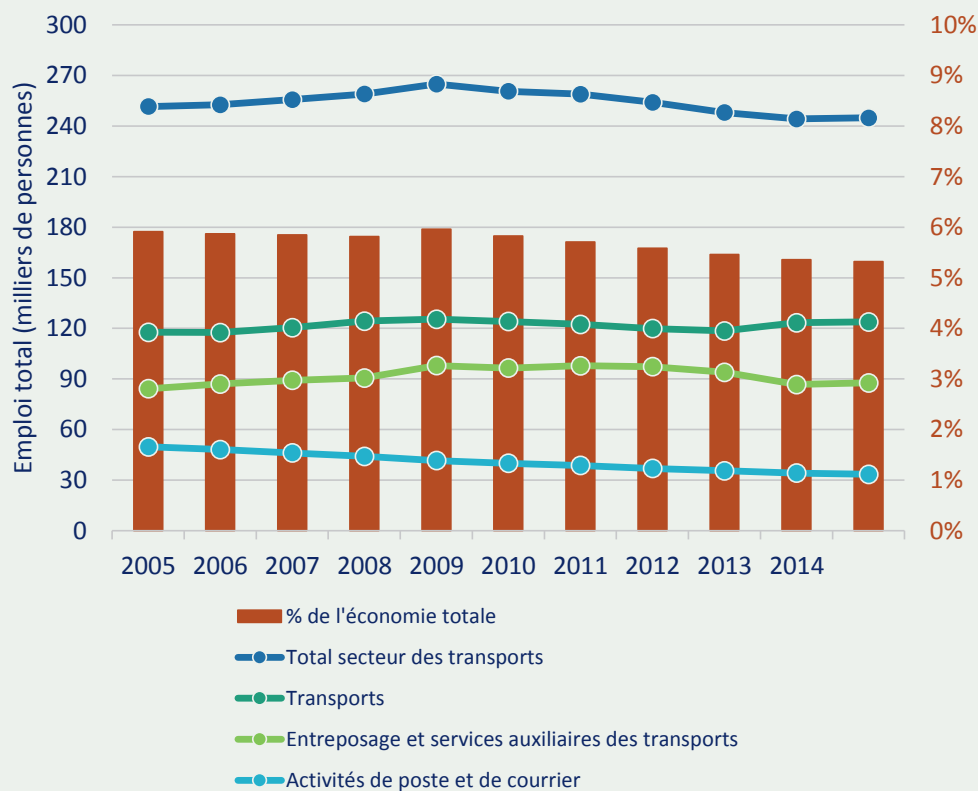
8.3 Répartition des Euronormes - voitures



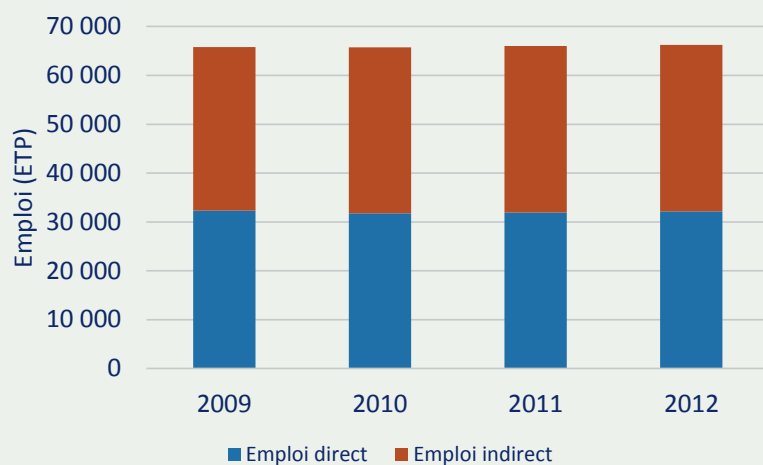
9 Emploi

9.1 Emploi dans le secteur de transports

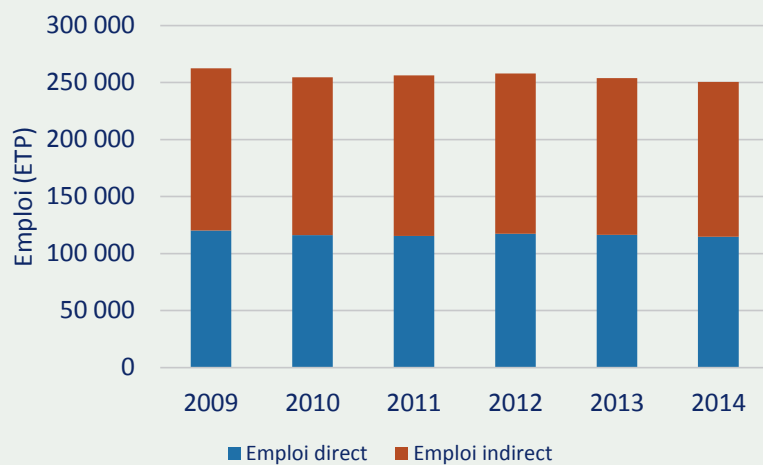
16



9.2 Emploi dans le secteur aérien et les activités aéroportuaires



9.3 Emploi dans les ports maritimes



17

Sources

- 1 Répartition modale
 - 1.1 Evolution du transports de personnes en Belgique (SPF Mobilité et Transports)
 - 1.2 Part des différents modes (transport de personnes) - Evolution depuis 1995 (SPF Mobilité et Transports)
 - 1.3 Evolution du transport de marchandises en Belgique (SPF Mobilité et Transports)
 - 1.4 Part des différents modes (transport de marchandises) - Evolution depuis 1995 (SPF Mobilité et Transports)
- 2 Habitudes de mobilité
 - 2.1 Répartition modale par distance et par nombre de déplacements (2010) ([SPF Mobilité et Transports - Beldam](#))
 - 2.2 Répartition modale par distance moyenne (km, 2010) ([SPF Mobilité et Transports - Beldam](#))
 - 2.3 Distance moyenne par mode de déplacement (2010) ([SPF Mobilité et Transports - Beldam](#))
 - 2.4 Motifs de déplacements par nombre de déplacements (2010) ([SPF Mobilité et Transports - Beldam](#))
 - 2.5 Temps consacré aux déplacements par âge, par jour de la semaine (2013) ([DG Statistique - Statistics Belgium - Time use survey](#))
 - 2.6 Dépenses moyennes en transports par ménage ([DG Statistique - Statistics Belgium](#))
- 3 Route
 - 3.1 Evolution du parc de véhicules à moteur (SPF Mobilité et Transports)
 - 3.2 Nombre de voitures privées par commune pour 1000 habitants (2015) (SPF Mobilité et Transports, DG Statistique - Statistics Belgium)
 - 3.3 Evolution du nombre de voitures-salaires (ONSS)
 - 3.4 Nombre de voitures par type de carburant (SPF Mobilité et Transports)
 - 3.5 Kilométrage moyen parcouru par les voitures belges (en 2014) ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 3.6 Nombre de km parcourus par les voitures belges par type de carburant ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 3.7 Nombre de véhicules-kilomètres sur le réseau belge ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 3.8 Parc de véhicules utilitaires par masse maximale autorisée ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 3.9 Evolution du prix des carburants ([DG Statistique - Statistics Belgium](#), Dats 24)
 - 3.10 Evolution du nombre de blessés et de tués 30 jours ([DG Statistique - Statistics Belgium](#), IBSR)
- 4 Rail
 - 4.1 Nombre de voyageurs (SNCB)
 - 4.2 Nombre de voyageurs-km sur le réseau (SNCB)
 - 4.3 Longueur du réseau (Infrabel)
- 5 Air
 - 5.1 Nombre de voyageurs ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 5.2 Mouvements : nombre d'arrivées et de départs - reste du monde (2015) ([SPF Mobilité et Transports](#))
 - 5.3 Fret transporté ([SPF Mobilité et Transports](#))
- 6 Navigation maritime
 - 6.1 Chargements et déchargements ([DG Statistique - Statistics Belgium](#))
 - 6.2 Chargements et déchargements de marchandises par continent (2015) (DG Statistique - Statistics Belgium)
- 7 Navigation intérieure ([DG Statistique - Statistics Belgium](#))
- 8 Environnement
 - 8.1 Emissions de CO2 par secteur (ktonnes équivalent CO2 , 2014) ([SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement](#))
 - 8.2 Grammes CO2 moyen nouvelles voitures immatriculées (SPF Mobilité et Transports)
 - 8.3 Répartition des Euronormes - voitures (SPF Mobilité et Transports)
- 9 Emploi
 - 9.1 Emploi dans le secteur de transports ([Banque nationale de Belgique](#))
 - 9.2 Emploi dans le secteur aérien et les activités aéroportuaires ([Banque nationale de Belgique](#))
 - 9.3 Emploi dans les ports maritimes ([Banque nationale de Belgique](#))

© Service Public Fédéral Mobilité et Transports 2017

Toute reproduction, en tout ou en partie, de cette publication en ligne, sous quelque forme que ce soit, est interdite sans l'autorisation écrite du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Si vous désirez obtenir de plus amples informations sur les données qui figurent dans cette publication, vous pouvez contacter la Direction Mobilité, à l'adresse stat.mob@mobilit.fgov.be.

19

Editeur responsable :
Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Eugeen Van Craeyvelt, président a.i.
Rue du Progrès, 56
1210 Bruxelles

Dépôt légal : D/2017/13.831/6

Rue du Progrès, 56
1210 Bruxelles
N° d'entreprise: 038.357.852
<http://mobilit.belgium.be/fr>



Service public fédéral
Mobilité et Transports