

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 maart 2018

WETSONTWERP

**betreffende de invoering van een
mobiliteitsvergoeding**

(art. 16 en 17 en art. 18 tot 21)

VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE SOCIALE ZAKEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Egbert LACHAERT**

INHOUD

Blz.

I. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 16 en 17).....	3
A. Bespreking.....	3
B. Stemmingen.....	3
II. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21).....	3
A. Bespreking van de wetgevingstechnische nota	3
B. Bespreking	4
C. Stemmingen.....	5
III. Stemming over het geheel.....	5
Bijlagen:.....	6
1. Wetgevingstechnische nota.....	6
2. Advies van de Nationale Arbeidsraad	8

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 door de commissie (Sociale Zaken).
- 006: Artikelen aangenomen in eerste lezing door de commissie (Financiën en Begroting).
- 007: Amendementen 1 tot 31.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 mars 2018

PROJET DE LOI

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

(art. 16 et 17 et art. 18 à 21)

RAPPORT DE LA DEUXIÈME LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES
PAR
M. **Egbert LACHAERT**

SOMMAIRE

Pages

I. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17).....	3
A. Discussion	3
B. Votes	3
II. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21)	3
A. Discussion de la note de légistique	3
B. Discussion	4
C. Votes	5
III. Vote sur l'ensemble	5
Annexes:.....	6
1. Note de légistique.....	7
2. Avis du Conseil national du Travail.....	17

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 par la commission (Affaires sociales).
- 006: Articles adoptés en première lecture par la commission (Finances et Budget).
- 007: Amendements 1 à 31.

8088

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**
Voorzitter/Président: Vincent Van Quickenborne

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 16 en 17 en 18 tot 21 van dit wetsontwerp in tweede lezing besproken tijdens haar vergaderingen van 27 en 28 februari 2018.

I. — ARBEIDSRECHTELIJKE BEHANDELING VAN DE MOBILITEITSVERGOEDING (ART. 16 EN 17)

A. Bespreking

De heer Frédéric Daerden (PS) is verheugd dat het wetsontwerp in tweede lezing wordt behandeld, want hierdoor hebben de leden de mogelijkheid gekregen om het advies van de sociale partners af te wachten. In hun advies stellen de sociale partners unaniem vast dat de mobiliteitsvergoeding enkel zinvol is als er ook een mobiliteitsbudget wordt ingevoerd. De Raad van State had een gelijkaardige opmerking over het wetsontwerp.

De sociale partners vragen om de werken met betrekking tot het mobiliteitsbudget te finaliseren en de twee maatregelen samen aan te nemen en ze tegelijk van kracht te laten gaan. Ze geven bovendien aan dat het geen zin heeft dat de wetten met terugwerkende kracht zouden ingaan.

Als hij al deze elementen bekijkt, begrijpt de spreker niet waarom de minister, die toch de minister van het sociaal overleg is, het wetsontwerp te allen prijze nu al wil laten aannemen. Waarom kan hij niet wachten totdat het andere luik, dat van het mobiliteitsbudget, is afgerond? Zo zouden de leden over een interessant, globaal wetsontwerp kunnen stemmen. Waarom doet de minister zich niet wat meer gelden binnen de regering en vraagt hij zijn collega's niet om nog een beetje te wachten?

B. Stemmingen

De artikelen 16 en 17 worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 2 onthoudingen.

II. — SOCIAALRECHTELIJKE BEHANDELING VAN DE MOBILITEITSVERGOEDING (ART. 18 TOT 21)

A. Bespreking van de wetgevingstechnische nota

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, verklaart akkoord te gaan met alle voorgestelde verbeteringen in de wetgevingstechnische nota. Wat punt 1 betreft, geeft zij de

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 16 et 17 ainsi que les articles 18 à 21 de ce projet de loi en deuxième lecture au cours de ses réunions des 27 et 28 février 2018.

I. — TRAITEMENT DE L'ALLOCATION DE MOBILITÉ PAR LE DROIT DU TRAVAIL (ART. 16 ET 17)

A. Discussion

M. Frédéric Daerden (PS) se réjouit que le projet de loi soit examiné en deuxième lecture, car cela a permis aux membres d'attendre l'avis des partenaires sociaux. Dans leur avis, ceux-ci constatent unanimement que l'allocation de mobilité n'a de sens que si l'on introduit également un budget mobilité. Le Conseil d'État avait formulé une remarque similaire à propos du projet de loi à l'examen.

Les partenaires sociaux demandent la finalisation des travaux sur le budget mobilité ainsi que l'adoption et l'entrée en vigueur concomitantes des deux mesures. Ils précisent par ailleurs que cela n'a aucun sens de conférer un effet rétroactif aux lois.

À la lecture de ces éléments, l'intervenant ne comprend pas pourquoi le ministre, qui a quand même la concertation sociale dans ses attributions, veut à tout prix faire adopter sans délai le projet de loi. Pourquoi ne peut-il pas attendre jusqu'à ce que l'autre volet, celui du budget mobilité, soit achevé? Les membres pourraient ainsi se prononcer sur un projet de loi global intéressant. Pourquoi le ministre ne fait-il pas davantage entendre sa voix au sein du gouvernement et ne réclame-t-il pas un peu de patience à ses collègues?

B. Votes

Les articles 16 et 17 sont successivement adoptés par 11 voix et 2 abstentions.

II. — TRAITEMENT DE L'ALLOCATION DE MOBILITÉ PAR LE DROIT SOCIAL (ART. 18 À 21)

A. Discussion de la note de légistique

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, déclare souscrire à la totalité des corrections proposées dans la note de légistique. Concernant le point 1, elle donne la préférence à la

voorkeur aan de eerste optie, namelijk de schrapping van de woorden “*ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in § 3quater*” / “*en remplacement du véhicule décrit au § 3quater*”, die als overbodig worden beschouwd.

B. Bespreking

De heer Frédéric Daerden (PS) herhaalt dat de behandeling in tweede lezing van het wetsontwerp het mogelijk heeft gemaakt om het advies van de sociale partners te ontvangen. Zoals reeds gesteld, is voor de sociale partners een mobiliteitsvergoeding enkel zinvol als er gelijktijdig ook een mobiliteitsbudget wordt ingevoerd. De sociale partners vragen dan ook dat de werken rond het mobiliteitsbudget zo snel mogelijk worden afgerond en dat het parlement over de twee maatregelen samen stemt. Kortom, ze vragen om het sociaal overleg te respecteren.

Op de tweede plaats herhaalt de spreker dat zijn fractie geen voorstander is van het principe dat delen van de mobiliteitsvergoeding vrijgesteld zouden zijn van sociale bijdragen. Die vrijstelling zou gevolgen hebben voor de financiering van de sociale zekerheid, zonder dat dit gecompenseerd zou worden door een alternatieve financiering. In het systeem van de minister wordt de mobiliteitsvergoeding niet op dezelfde manier behandeld als de rest van het loon. Dat creëert een soort van discriminatie tussen werknemers. Daarom zal de fractie van de spreker de artikelen 18 tot 21 niet steunen.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, is van mening dat zij het sociaal overleg heeft gerespecteerd. Vanaf het moment dat het mogelijk was, namelijk op 12 december 2017, heeft zij het advies van de sociale partners over de sociaalrechtelijke bepalingen van het wetsontwerp gevraagd. Op 21 februari ontving de minister het advies van de Nationale Arbeidsraad. Dat advies is in detail bestudeerd door de regering.

De minister heeft zelf niet de intentie om de twee maatregelen samen te laten stemmen. De twee maatregelen zijn complementair en niet in strijd met elkaar. Ze is wel van mening dat een behandeling in tweede lezing nuttig was om dit laatste punt, samen met het advies van de sociale partners, te kunnen bespreken.

Verder wenst de minister nog mee te geven dat de budgettaire impact van de invoering van de mobiliteitsvergoeding neutraal zal zijn. De parafiscale behandeling zal dezelfde zijn als de behandeling die nu bestaat voor de bedrijfswagens. De solidariteitsbijdrage zal dezelfde zijn. Bijgevolg zal de omzetting van bedrijfswagen naar mobiliteitsvergoeding geen gevolgen hebben voor de

première option, soit la suppression des mots “*en remplacement du véhicule décrit au § 3quater*” / “*ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in § 3quater*”, considérés comme superflus.

B. Discussion

M. Frédéric Daerden (PS) répète que l'examen en deuxième lecture a permis de recevoir l'avis des partenaires sociaux. Comme il l'a déjà indiqué, l'allocation de mobilité n'a de sens, aux yeux des partenaires sociaux, que si l'on introduit dans le même temps le budget mobilité. Les partenaires sociaux demandent dès lors que les travaux sur le budget mobilité soient achevés dans les meilleurs délais et que le parlement vote simultanément les deux mesures. Bref, ils demandent de respecter la concertation sociale.

En deuxième lieu, l'intervenant répète que son groupe n'est pas favorable au principe d'exonération de cotisations sociales d'une partie de l'allocation de mobilité. Cette exonération aura un impact sur le financement de la sécurité sociale, sans qu'il ne soit compensé par un financement alternatif. Dans le système de la ministre, l'allocation de mobilité n'est pas traitée sur un pied d'égalité avec le reste de la rémunération, ce qui crée une sorte de discrimination entre les travailleurs. C'est pourquoi le groupe de l'intervenant ne votera pas les articles 18 à 21.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, estime avoir respecté la concertation sociale. Dès que cela a été possible, en l'occurrence le 12 décembre 2017, elle a demandé l'avis des partenaires sociaux sur les dispositions de droit social du projet de loi à l'examen. Le 21 février, la ministre a reçu l'avis du Conseil national du travail. Cet avis a été étudié en détail par le gouvernement.

La ministre n'a pas l'intention de faire voter simultanément les deux mesures. Ces deux mesures sont complémentaires et non contradictoires. Elle estime néanmoins qu'un examen en deuxième lecture était utile pour pouvoir discuter de ce dernier point en ayant connaissance de l'avis des partenaires sociaux.

La ministre souhaite par ailleurs également indiquer que l'impact budgétaire de l'introduction de l'allocation de mobilité sera neutre. Son traitement parafiscal sera similaire à celui des voitures de société. La cotisation de solidarité sera la même. Par conséquent, la transformation de la voiture de société en allocation de mobilité n'aura pas d'incidence sur le financement de la sécurité

financiering van de sociale zekerheid. Werknemers hebben immers enkel recht op een mobiliteitsvergoeding als ze voorheen een bedrijfswagen hadden.

De heer Frédéric Daerden (PS) bedankt de minister voor haar antwoord en voor het feit dat zij het belang van de tweede lezing heeft bevestigd. Voor het overige is de spreker het niet eens met de minister en denkt hij niet dat het sociaal overleg is gerespecteerd. De twee maatregelen zullen immers niet gelijktijdig ter stemming worden voorgelegd, zoals werd gevraagd. Bovendien is het nog niet zeker of het tweede luik met betrekking tot het mobiliteitsbudget er ooit zal komen.

C. Stemmingen

De artikelen 18 tot 21 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en een onthouding.

III. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het geheel van de naar de commissie verwezen bepalingen wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en een onthouding.

De rapporteur,

Egbert LACHAERT

De voorzitter,

Vincent
VAN QUICKENBORNE

Bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (art. 78, 2 van het Reglement van de Kamer):

— met toepassing van artikel 105 van de Grondwet: *nihil*;

— met toepassing van artikel 108 van de Grondwet: *nihil*.

sociale. Les travailleurs n'ont en effet droit à une allocation de mobilité que s'ils avaient précédemment une voiture de société.

M. Frédéric Daerden (PS) remercie la ministre pour sa réponse et pour avoir confirmé l'intérêt de la deuxième lecture. Pour le reste, le membre est en désaccord avec la ministre et il ne pense pas que la concertation sociale a été respectée. Les deux mesures ne seront en effet pas soumises au vote simultanément, comme cela avait été demandé. De surcroît, il n'est pas encore certain que le deuxième volet relatif au budget mobilité verra le jour.

C. Votes

Les articles 18 à 21 sont successivement adoptés par 10 voix contre une et une abstention.

III. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble des dispositions du projet de loi soumises à la commission est adopté par 10 voix contre une et une abstention.

Le rapporteur,

Egbert LACHAERT

Le président,

Vincent
VAN QUICKENBORNE

Dispositions nécessitant des mesures d'exécution (art. 78, 2 du Règlement de la Chambre):

— en application de l'article 105 de la Constitution: *nihil*;

— en application de l'article 108 de la Constitution: *nihil*.

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR DE SOCIALE ZAKEN

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (DOC 54 2838/005)

OPMERKINGEN BIJ ARTIKEL 21

1. In het ontworpen artikel 38, § 3octdecies, eerste lid, schrappe men de woorden “*ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in §3quater*” / “*en remplacement du véhicule décrit au § 3quater*” omdat ze overbodig zijn, of schrijf men in ieder geval “*in ruil voor het inleveren van*” / “*contre la restitution du*” in plaats van “*ter vervanging van*” / “*en remplacement du*” (zie de in de definitie van “mobiliteitsvergoeding” gebruikte terminologie – DOC 54 nr. 2838/006).
2. In het ontworpen artikel 38, § 3octdecies, vierde lid, vervange men de woorden “*die verschuldigd is voor de mobiliteitsvergoeding*” / “*cotisation de solidarité redevable pour l’allocation*” door de woorden “*die verschuldigd is op de mobiliteitsvergoeding*” / “*cotisation de solidarité due sur l’allocation de mobilité*”.
(Overeenstemming met het eerste lid en taalkundige verbetering van de Franse tekst.)

VERBETERING BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZIN VAN ARTIKEL 19

3. Men schrappe het woord “*laatstelijk*” / “*en dernier lieu*” uit de inleidende zin en formuleer het einde van die zin als volgt : “*wordt aangevuld met een lid, luidende:*” / “*est complété par un alinéa rédigé comme suit:*”.

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

Concerne : note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (DOC 54 2838/005)

OBSERVATIONS RELATIVES À L'ARTICLE 21

1. Dans l'article 38, § 3octdecies, alinéa 1^{er}, proposé, on supprimera les mots "en remplacement du véhicule décrit au § 3quater" / "ter vervanging van het voertuig zoals beschreven in § 3quater" en ce qu'ils sont superflus, ou on écrira en tout cas "contre la restitution du" / "in ruil voor het inleveren van" au lieu de "en remplacement du" / "ter vervanging van" (voir la terminologie utilisée dans la définition de l'"allocation de mobilité" – DOC 54 n° 2838/006).
2. Dans l'article 38, § 3octdecies, alinéa 4, proposé, on remplacera les mots "cotisation de solidarité redevable pour l'allocation" / "die verschuldigd is voor de mobiliteitsvergoeding" par les mots "cotisation de solidarité due sur l'allocation de mobilité" / "die verschuldigd is op de mobiliteitsvergoeding".
(Concordance avec l'alinéa 1^{er} et correction d'ordre linguistique du texte français.)

CORRECTION RELATIVE À LA PHRASE LIMINAIRE DE L'ARTICLE 19

3. On supprimera le mot "en dernier lieu" / "laatstelijk" dans la phrase liminaire et on formulera la fin de cette phrase comme suit : "est complété par un alinéa rédigé comme suit:" / ". wordt aangevuld met een lid, luidende:".



ADVIES

CRB-NAR 2018-0540

Het wetsontwerp betreffende de invoering
van een mobiliteitsvergoeding

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Inbehandelingneming

In het kader van de uitvoering van het interprofessioneel akkoord 2017-2018 hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hierna, de Raden) op 7 april 2017 een unaniem advies uitgebracht waarin ze een mobiliteitsbudget voorstellen dat kadert in een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit, door met name een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit aan te moedigen, en dat geen instrument van loonoptimalisatie mag vormen.

Sinds de publicatie van dit unaniem advies, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit die binnen de Raden met dit dossier is belast, haar werkzaamheden ter zake voortgezet en uit eigen beweging dit advies geconcretiseerd in een tekstvoorstel dat zou kunnen worden vertaald in een wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. Het advies en het tekstvoorstel waren op 7 november 2017 het voorwerp van een bespreking tussen de Raden en een interkabinettenwerkgroep.

In zijn advies dd. 14 november 2017 formuleerde de Raad van State een aantal fundamentele opmerkingen bij de voorontwerpwet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Tijdens de ministerraad van 9 december 2017 werd beslist om het mobiliteitsbudget, zoals voorgesteld door de Raden, in januari 2018 te bespreken in de betrokken Werkgroep Beleidscoördinatie.

Op 21 december 2017 ontving de Nationale Arbeidsraad van Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, mevrouw Maggie De Block, een brief waarin hij om advies wordt gevraagd over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Op 19 januari 2018 kwamen vertegenwoordigers van de kabinetten van de Ministers De Block, Peeters, Van Overtveldt en Jambon de gemengde subcommissie Mobiliteit, die door de dagelijks besturen van de Raden belast werd met het voorbereiden van een antwoord op deze adviesvraag, toelichting geven bij het genoemde wetsontwerp.

Op 23 januari 2018 werd het mobiliteitsbudget, zoals beschreven door de Raden in hun unaniem advies dd. 7 april 2017, voorgesteld tijdens een hoorzitting die georganiseerd werd door de Commissie voor de Sociale Zaken en de Commissie voor de Financiën en de Begroting van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteit tijdens haar vergaderingen van 19 januari, 2 en 9 februari 2018 het onderstaande advies opgesteld dat op 21 februari 2018 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Advies

1 Voorafgaande opmerking

Alvorens een aantal beschouwingen te formuleren, wensen de Raden voor een goed begrip van het voorliggende advies, het verschil te preciseren tussen de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget.

De mobiliteitsvergoeding (beter bekend onder de benaming "cash for cars"), zoals voorgesteld door de regering, is een vrij te besteden bedrag dat de werknemer van zijn werkgever kan ontvangen in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen.

Het mobiliteitsbudget, zoals voorgesteld door de Raden, is een budget - berekend op jaarbasis - dat de werkgever kan toekennen als alternatief voor de bedrijfswagen waarop een werknemer aanspraak kan maken. Dit mobiliteitsbudget biedt de werknemer de keuze om de bedrijfswagen waarop hij aanspraak kan maken te vervangen (indien hij er volledig aan verzaakt) of om te opteren voor de combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (minder hoge leasing- of afschrijvingskost) met duurzame vervoermiddelen en-diensten. Enkel het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget kan aan het einde van het jaar aan de werknemer worden gestort.

2 Algemene beschouwingen

2.1 De mobiliteitsvergoeding is slechts zinvol indien er ook een mobiliteitsbudget komt

De Raden zijn zich ervan bewust dat één instrument op zich niet zal volstaan om al de mobiliteitsproblemen op te lossen, maar dat daartoe een mix van instrumenten nodig is die kaderen in een geïntegreerd (interfederaal) beleid inzake duurzame mobiliteit¹. Elk van de volgende instrumenten beschouwen de Raden als een deeltje van de globale oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk in België: de mobiliteitsvergoeding ; het mobiliteitsbudget ; de verbetering van het fiscale en parafiscale kader m.b.t. tot duurzame mobiliteitsmodi in termen van harmonisatie en vereenvoudiging² ; het feit dat aan het (para)fiscale kader van de bedrijfswagens in de toekomst de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark wordt verbonden³.

De Raden hebben er akte van genomen dat de Raad van State in zijn advies dd. 14 november 2017 opmerkte dat het regeringsvoorstel voor een mobiliteitsvergoeding op onvolkomen wijze tegemoetkomt aan de mobiliteitsdoelstellingen die ze beoogt, nl. een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit stimuleren en bijdragen tot een vermindering van de verkeerscongestie.

¹ Zoals gedefinieerd in het CRB-advies dd. 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

² Zie hoofdstuk 3 "Naar een (para)fiscaal kader dat duurzame mobiliteit en intermodaliteit bevordert" uit het CRB/NAR-advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget.

³ Zie slotbeschouwingen in het CRB-NAR advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget

De Raden merken op dat het mobiliteitsbudget dezelfde doelen nastreeft als de mobiliteitsvergoeding. Ze zijn van oordeel dat aan de bovenvermelde belangrijke opmerking van de Raad van State kan worden tegemoetgekomen door ervoor te zorgen dat er naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget komt. Ze onderbouwen hun standpunt als volgt.

2.1.1 Het mobiliteitsbudget bevat voor de werknemer een grotere stimulans om duurzame mobiliteitskeuzes te maken dan de mobiliteitsvergoeding

Het mobiliteitsbudget bevat voor de werknemer een grotere stimulans om duurzame mobiliteitskeuzes te maken dan de mobiliteitsvergoeding via de eisen die gesteld worden aan de besteding van het mobiliteitsbudget en via de (para)fiscale behandeling ervan.

Werknemers kunnen hun mobiliteitsvergoeding vrij en naar eigen goeddunken besteden. Werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren daarentegen, moeten het saldo dat vrijkomt door ofwel te verzaken aan de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken, ofwel een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen te kiezen, prioritair⁴ besteden aan duurzame vervoersmiddelen en -diensten.

De manier waarop een mobiliteitsvergoeding wordt aangewend (evt. voor een privéwagen) heeft geen invloed op de (para)fiscale behandeling ervan ; de manier waarop het mobiliteitsbudget wordt aangewend, daarentegen wel. Enerzijds is het zo dat het deel van het mobiliteitsbudget dat aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of aan de fiets wordt besteed, fiscaal en parafiscaal volledig wordt vrijgesteld. Anderzijds wordt het integrale resterende deel⁵ van het mobiliteitsbudget aan een voordeligere (para-)fiscale behandeling dan het brutoloon onderworpen, indien een minimumbedrag wordt besteed aan duurzame vervoersmiddelen- of diensten. De Raden wensen zo een maximale stimulans voor een gedragswijziging te bewerkstelligen richting het effectief gebruik maken van de duurzamere modi voor het (volledige of een deel van het) af te leggen traject.

2.1.2 Met het mobiliteitsbudget wordt multimodaliteit aangemoedigd, met de mobiliteitsvergoeding niet

Bij een mobiliteitsvergoeding moet de werknemer volledig verzaken aan zijn bedrijfswagen. Bij een mobiliteitsbudget daarentegen heeft de werknemer de mogelijkheid om te opteren voor een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (dan deze waarop hij aanspraak maakt of kan maken) in combinatie met bestaande of nieuwe duurzame vervoersmiddelen- en diensten waarmee hij/zij ook zijn/haar woon-werkverplaatsingen kan maken. Het mobiliteitsbudget vormt dus een bijkomende stimulans om nieuwe duurzame vervoersmiddelen en -diensten te ontwikkelen en, voor de werknemers, om deze te gebruiken alsook het gebruik van hun bedrijfswagen terug te schroeven.

⁴ In eerste instantie, moeten ze het saldo besteden aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of aan de fiets(vergoeding en/of leasing), die in verband staan met het woon-werkverkeer. Vervolgens moeten ze het besteden aan andere duurzame en gedeelde vervoersmiddelen en -diensten zoals de systemen van deelauto's en deelfietsen en vervoerbewijzen van het openbaar vervoer. Ten slotte kan enkel het niet-bestede deel van hun budget aan het einde van het jaar aan de werknemer worden gestort.

⁵ Het integraal resterende deel van het mobiliteitsbudget = het deel van het mobiliteitsbudget dat besteed wordt aan andere duurzame en gedeelde vervoersmiddelen en -diensten (bv. systemen van deelfietsen en deelauto's en vervoerbewijzen van het openbaar vervoer) dan een openbaar vervoerabonnement, een fietsvergoeding en/of een fietsleasing + het deel van het mobiliteitsbudget dat niet besteed werd aan mobiliteit.

2.1.3 Het mobiliteitsbudget moedigt zowel vóór als na toekenning van een bedrijfswagen duurzame mobiliteitskeuzes aan

Zowel de mobiliteitsvergoeding als het mobiliteitsbudget willen duurzame mobiliteitskeuzes aanmoedigen bij werknemers die over een bedrijfswagen beschikken. Het mobiliteitsbudget gaat verder dan de mobiliteitsvergoeding omdat het onmiddellijk duurzame mobiliteitskeuzes aanmoedigt bij werknemers die nog niet over een bedrijfswagen beschikken, maar er wel aanspraak kunnen op maken.

Voor een mobiliteitsvergoeding komen enkel werknemers in aanmerking die sinds minstens 12 maanden effectief over een bedrijfswagen beschikken. Het mobiliteitsbudget is daarentegen mogelijk voor alle werknemers die aanspraak kunnen maken op een bedrijfswagen, dus ook voor werknemers die nog niet over een bedrijfswagen beschikken. Bij een mobiliteitsbudget kunnen nieuwe werknemers er van bij hun indiensttreding voor opteren om af te zien van de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken.

2.1.4 Bij een mobiliteitsbudget wordt het inruilen van een bedrijfswagen voor een privéwagen (para-)fiscaal ontmoedigd

Het onderzoek dat iVox realiseerde in opdracht van HR-dienstverlener SD Worx en vacature.com bij 2000 werknemers en 500 werkgevers in België, toont aan dat 46% pendelaars die over een bedrijfswagen beschikken en geïnteresseerd zijn in een mobiliteitsvergoeding, opnieuw voor een privéwagen zouden kiezen als vervoermiddel als ze hun bedrijfswagen inruilen. Een privéwagen wordt gemiddeld genomen minder regelmatig vervangen en is gemiddeld genomen minder milieuvriendelijk dan een bedrijfswagen.

De omruiling van een bedrijfswagen voor een privéwagen, om die laatste intensief te gebruiken, zal in geval van het mobiliteitsbudget waarschijnlijk niet voorkomen vanwege zijn (para-)fiscale behandeling. Werknemers die opteren voor een mobiliteitsbudget zullen daarentegen kiezen voor een combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (dan deze waarop ze aanspraak maken of kunnen maken) met duurzame vervoermiddelen en -diensten, indien ze zich een groot aantal dagen met de wagen moeten/willen blijven verplaatsen, met name voor andere verplaatsingen dan de woon-werkverplaatsing.

2.1.5 Het mobiliteitsbudget leidt tot duurzamere verplaatsingen in het algemeen

Uit een enquête van VIM-KMPG blijkt o.a. dat het mobiliteitsbudget niet alleen een impact heeft op de wijze waarop de woon-werkverplaatsingen worden gemaakt, maar eveneens op de manier waarop verplaatsingen naar handelszones en vrijetijdsverplaatsingen worden gemaakt.

2.2 Het mobiliteitsbudget is administratief eenvoudiger dan de mobiliteitsvergoeding

Zoals reeds gemeld in hun unaniem advies dd. 7 april 2017 betreffende een mobiliteitsbudget, zijn de Raden van oordeel dat administratieve vereenvoudiging ook een middel kan vormen om de multimodaliteit te vergemakkelijken.

Ze zijn van mening dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding onvoldoende rekening houdt met de administratieve complexiteit waarmee ondernemingen geconfronteerd worden in het dagelijkse beheer van hun activiteiten.

De Raden vinden dat de voorwaarden - opgesomd in artikel 5 van het wetsontwerp administratief complex zijn. Een bijkomende factor van administratieve complexiteit, die zich stelt bij verandering van een werkgever, is dat de nieuwe werkgever in geval van toekenning van een mobiliteitsbudget enkel rekening moet houden met het mobiliteitsbeleid dat hij zelf toepast, terwijl hij in geval van toekenning van een mobiliteitsvergoeding zal moeten informeren naar en rekening houden met het mobiliteitsbeleid dat bij de vorige werkgever van toepassing was

2.3 Het mobiliteitsbudget evolueert mee met de loopbaan van de werknemer

Bovendien stellen de Raden vast dat de mobiliteitsvergoeding een vast gegeven is, dat geen rekening houdt met de loopbaanevolatie van de werknemer. Dit impliceert dat een werknemer enkel een hogere mobiliteitsvergoeding kan aanvragen, na de huidige mobiliteitsvergoeding in onderling overleg met zijn werkgever te hebben stopgezet en na gedurende 12 maanden effectief te hebben rondgereden met een bedrijfswagen.

Op dit punt is het mobiliteitsbudget volgens de Raden soepeler dan de mobiliteitsvergoeding omdat het mee-evolueert met de loopbaan van de werknemer en de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt.

2.4 In het advies van de Raden is een evaluatie voorzien, in het wetsontwerp niet

Om de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget te kunnen evalueren en bijsturen waar nodig, is het noodzakelijk een statistische opvolging te voorzien van de beide systemen (bv. het aantal werknemers dat een budget of een vergoeding ontvangt, de wel- en niet-vrijgestelde delen van de vergoeding en het budget, enz.).

Om de evaluatie van het mobiliteitsbudget mogelijk te maken, vroegen de Raden in hun unaniem advies dd. 7 april 2017 dat, voordat het systeem wordt ingevoerd, het wetgevende en administratieve kader de maatregelen voorschrijft die de RSZ en de fiscus in staat stellen over de nodige gegevens te beschikken om te zorgen voor een administratieve en statistische opvolging van het systeem en waardoor de Raden toegang hebben tot die gegevens. Dat betekent met name dat gegevens die deel uitmaken van dit nieuwe mobiliteitsbudgetsysteem die tot op vandaag niet het voorwerp uitmaken van een specifieke aangifte (bv. via de DmfA), zullen moeten kunnen worden geïdentificeerd en gekwantificeerd.

De Raden stellen vast dat in het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding niets expliciet voorzien is over de manier waarop deze vergoeding statistisch opgevolgd en geëvalueerd zal worden.

3 Specifieke beschouwingen

3.1 *M.b.t. de voorwaarden waaraan een werknemer moet voldoen om een mobiliteitsvergoeding te kunnen aanvragen*

Een van de voorwaarden waaraan een werknemer krachtens artikel 5, §2, 1° van het wetsontwerp moet voldoen om een mobiliteitsvergoeding te kunnen aanvragen, is dat hij/zij op het moment van de aanvraag minstens drie maanden ononderbroken over een bedrijfswagen moet beschikken bij de huidige werkgever. De Raden wensen te vernemen wat er gebeurt in geval van schorsing van de arbeidsovereenkomst (bv. wegens ziekte). Wordt de periode van schorsing van de arbeidsovereenkomst geneutraliseerd in de berekening van de drie maanden?

3.2 *M.b.t. de arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding*

Een werknemer die meer dan één maand afwezig is wegens ziekte, heeft recht op een ziekte- en invaliditeitsverzekering. De Raden wensen te vernemen of deze werknemer in die periode recht heeft op een mobiliteitsvergoeding. Eenzelfde vraag kan gesteld worden voor andere vormen van schorsing (al dan niet voltijds) of tijdelijke aanpassingen van de arbeidsovereenkomst zoals thematische verloven, tijdskrediet en klein verlet. Voor de Raden is het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding dezelfde arbeidsrechtelijke behandeling krijgt als de bedrijfswagen in het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

De Raden wensen eveneens te vernemen of de mobiliteitsvergoeding vatbaar is voor loonbeslag.

3.3 *M.b.t. de juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding*

De Raden zijn van oordeel dat het op basis van de huidige formulering van artikel 9, §4 van het wetsontwerp niet duidelijk is dat de verplichtingen inzake financiële tegemoetkoming in de verplaatsingskosten (die werden vastgelegd in de CAO n°19 octies en/of in gunstigere sectorale cao's) behoudens tegenstrijdige bepalingen niet meer van toepassing zijn op werkgevers die een mobiliteitsvergoeding aanbieden.

Concreet stellen de Raden voor om in artikel 9, §4 van het wetsontwerp "De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf [...]" te herformuleren als "Behoudens tegenstrijdige bepalingen zijn de verplichtingen voor de werkgever om tegemoet te komen in de kosten van de woon-werkverplaatsingen niet meer van toepassing vanaf [...]".

3.4 *M.b.t. de fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding*

Artikel 22, §2 van het wetsontwerp schrijft voor dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding vastgesteld is op 4% van zes zevenden van de cataloguswaarde van het voertuig waarvan wordt afgezien. De Raden vragen zich af of dit percentage voldoende hoog is om te garanderen dat de mobiliteitsvergoeding budgetneutraal zal zijn voor de staat.

De Raden vragen om verduidelijking van artikel 22,§3 van het wetsontwerp dat voorschrijft dat het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding overschrijdt, wordt vrijgesteld.

3.5 M.b.t. het advies van de Raad van State dd. 14 november 2017 over het voorontwerp van wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding

De Raden vestigen de aandacht op de gevolgen die zouden kunnen ontstaan wanneer op basis van dit advies van de Raad van State bij het Grondwettelijk hof beroep zou worden aangetekend tegen de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

De Raden zijn ervan overtuigd dat met het mobiliteitsbudget kan worden tegemoetgekomen aan een aantal kritische opmerkingen van de Raad van State m.b.t. de mobiliteitsvergoeding. Daarom vragen ze dat de beide wetsontwerpen betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding en betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget samen worden ingevoerd.

3.6 M.b.t. de budgetneutraliteit van de mobiliteitsvergoeding voor de werkgever

De Raden stellen vast dat de werknemer die zijn bedrijfswagen inruilt, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk zal moeten gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen te financieren. Ze wijzen erop dat dienstverplaatsingen die vroeger met de bedrijfswagen gebeurden, mogelijk bijkomend betaald zullen moeten worden door de werkgever, waardoor de budgetneutraliteit voor de werkgevers niet in alle gevallen gegarandeerd is. De Raden stellen wel vast dat de werkgever te allen tijde de mogelijkheid heeft om de mobiliteitsvergoeding terug om te zetten in een bedrijfswagen.

4 Slotbeschouwingen

4.1 Er moet naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget komen

De Raden herhalen hun standpunt dat de mobiliteitsvergoeding vanuit een duurzaam mobiliteitsoogpunt enkel zinvol is als er ook een mobiliteitsbudget komt.

4.2 Het naast elkaar bestaan van de vergoeding en het budget noopt tot het nemen van extra antimisbruikmaatregelen

Tijdens de hoorzitting dd. 23 januari 2018 in de Kamer van Volksvertegenwoordigers hebben de Raden er akte van genomen dat de regeringspartijen de intentie hebben om de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget volledig los van elkaar te laten bestaan. Dat het niet hun bedoeling is om de beide systemen in elkaar te passen, leiden de Raden ook af uit het feit dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding geen bepalingen bevat over een mobiliteitsbudget. De Raden leiden dit ook af uit het feit dat het principe van het mobiliteitsbudget in de memorie van toelichting van artikel 8 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (doc 54 2838/001, pagina 23) wordt uitgesloten.

Indien de beide systemen los van elkaar zouden bestaan, dan is het volgens de Raden nodig om extra antisimisbruikmaatregelen op te nemen die het voor werknemers onmogelijk maken om het mobiliteitsbudget te combineren met een mobiliteitsvergoeding of met meer dan 1 bedrijfswagen.

4.3 De regeringswerkzaamheden m.b.t. het mobiliteitsbudget moeten zo snel mogelijk worden afgerond

Vanuit hun overtuiging dat er naast een mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget moet komen en rekening houdend met het groot draagvlak⁶ bij werkgevers en werknemers voor een mobiliteitsbudget, verzoeken de Raden de regering om haar werkzaamheden m.b.t. het mobiliteitsbudget zo snel mogelijk voort te zetten.

4.4 Zowel de mobiliteitsvergoeding als het mobiliteitsbudget moeten samen worden aangenomen

De Raden vragen om zowel m.b.t. de invoering van de mobiliteitsvergoeding als m.b.t. de invoering van het mobiliteitsbudget een wet aan te nemen. Ook vragen ze duidelijkheid over de datum van inwerkingtreding van de beide wetten. De Raden zijn van mening dat het niet zinvol is om deze wetten retroactief in werking te laten treden.

Tot slot vragen de Raden om geraadpleegd te worden over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.

⁶ Uit het onderzoek dat iVox realiseerde in opdracht van SD Worx en vacature.com blijkt dat er bij zowel werkgevers als werknemers een groot draagvlak bestaat voor een mobiliteitsbudget. Twee op vijf (42,8%) werkgevers is geïnteresseerd in een mobiliteitsbudget en meer dan de helft (52,1%) overweegt een mobiliteitsbudget in te voeren in de nabije toekomst of heeft dit al gedaan. Iets meer dan de helft van de werknemers (51,8%) staat open voor een mobiliteitsbudget.



AVIS

CCE-CNT 2018-0540

Le projet de loi concernant l'instauration
d'une allocation de mobilité

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Saisine

Dans le cadre de l'exécution de l'accord interprofessionnel 2017-2018, le Conseil central de l'Economie et le Conseil national du Travail (ci-après, les Conseils) ont émis le 7 avril 2017 un avis unanime dans lequel ils proposent un budget mobilité qui s'insère dans une politique intégrée de mobilité durable en incitant notamment à un changement de comportement vers une mobilité plus durable, et qui ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale. Depuis la publication de cet avis unanime, la sous-commission mixte « Mobilité », qui a été chargée de ce dossier au sein des Conseils, a poursuivi ses travaux en la matière et concrétisé, de sa propre initiative, cet avis dans une proposition de texte qui pourrait être traduite dans un projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité. L'avis et la proposition de texte ont fait l'objet d'une discussion, le 7 novembre 2017, entre les Conseils et un groupe de travail intercabinets.

Dans son avis du 14 novembre 2017, le Conseil d'État a formulé un ensemble de remarques fondamentales à propos de l'avant-projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.

Lors du Conseil des ministres du 9 décembre 2017, il a été décidé que le budget mobilité tel que proposé par les Conseils sera discuté au sein du groupe de travail chargé de la coordination de la politique en janvier 2018.

Le 21 décembre 2017, le Conseil national du Travail a reçu de la part de la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, Madame Maggie De Block, une lettre lui demandant d'émettre un avis sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.

Le 19 janvier 2018, des représentants des cabinets des Ministres De Block, Peeters, Van Overtveldt et Jambon sont venus commenter le projet de loi susmentionné au sein de la sous-commission mixte « Mobilité », qui a été chargée par les Bureaux des Conseils de préparer une réponse à cette demande d'avis.

Le 23 janvier 2018, le budget mobilité tel que décrit par les Conseils dans leur avis unanime du 7 avril 2017 a été présenté dans le cadre d'une audition organisée par la Commission des affaires sociales et la Commission des finances et du budget de la Chambre des Représentants de Belgique.

Sur la base de ces présentations et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte « Mobilité » a rédigé, lors de ses réunions du 19 janvier 2018 et des 2 et 9 février 2018, l'avis ci-dessous, lequel a été approuvé le 21 février 2018 lors de la séance plénière commune des Conseils.

Avis

1 Remarque préliminaire

Avant de formuler un certain nombre de considérations, les Conseils souhaitent préciser la différence entre l'allocation de mobilité et le budget mobilité afin d'assurer une bonne compréhension du présent avis.

L'allocation de mobilité (mieux connue sous la dénomination « cash for cars »), telle qu'elle est proposée par le gouvernement, est un montant à dépenser librement que le travailleur peut recevoir de son employeur contre la restitution de sa voiture de société.

Tel qu'il a été proposé par les Conseils, le budget mobilité est un budget - calculé sur base annuelle - que l'employeur peut octroyer à un travailleur comme alternative à la voiture de société à laquelle il peut prétendre. Ce budget mobilité offre le choix au travailleur de remplacer la voiture de société à laquelle il peut prétendre (s'il renonce totalement à celle-ci) ou d'opter pour la combinaison d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché (budget de leasing ou charges d'amortissement moins élevés) avec des modes et services de transport durables. Seule la partie non dépensée du budget mobilité peut être versée au travailleur en fin d'année.

2 Considérations générales

2.1 *L'allocation de mobilité n'a de sens que si un budget mobilité est également instauré*

Les Conseils sont convaincus qu'un instrument isolé ne suffira pas à lui seul à résoudre tous les problèmes de mobilité, mais qu'il convient de mettre en œuvre une combinaison d'instruments qui s'inscrivent dans le cadre d'une politique (interfédérale) intégrée de mobilité durable¹. Chacun des instruments suivants est considéré par les Conseils comme une partie de la solution globale à la problématique de la mobilité en Belgique : l'allocation de mobilité, le budget mobilité, l'amélioration du cadre fiscal et parafiscal relatif aux modes de mobilité durable en termes d'harmonisation et de simplification² et le fait que le cadre (para-)fiscal des voitures de société soit conditionné à l'avenir à un verdissement accéléré du parc des voitures de société³.

Les Conseils ont pris acte de la remarque formulée par le Conseil d'État, dans son avis du 14 novembre 2017, selon laquelle l'allocation de mobilité proposée par le gouvernement répond de manière imparfaite aux objectifs de mobilité visés, à savoir stimuler un changement de comportement dans le sens d'une mobilité plus durable et contribuer à une réduction de la congestion du trafic.

¹ Tel que défini dans l'avis du CCE du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable.

² Voir chapitre 3 « Vers un cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité » de l'avis CCE/CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité.

³ Voir les considérations finales de l'avis CCE/CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité.

Les Conseils font remarquer que le budget mobilité poursuit les mêmes objectifs que l'allocation de mobilité. Ils estiment qu'il est possible de répondre à l'importante remarque précitée du Conseil d'État en instaurant un budget mobilité en complément de l'allocation de mobilité. Ils étayent leur position comme suit.

2.1.1 Le budget mobilité donne au travailleur une plus grande incitation à faire des choix de mobilité durable que l'allocation de mobilité

Le budget mobilité donne au travailleur une plus grande incitation à faire des choix de mobilité durable que l'allocation de mobilité via les exigences imposées en termes d'utilisation du budget mobilité et via le traitement (para)fiscal de celui-ci.

Les travailleurs peuvent dépenser leur allocation de mobilité librement et à leur guise. En revanche, les travailleurs qui optent pour un budget mobilité doivent consacrer prioritairement⁴ à des modes et services de transports durables, le solde dégagé par l'abandon de la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre ou par le choix d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou moins chère.

La manière dont l'allocation de mobilité est utilisée (éventuellement pour une voiture privée) n'a aucune influence sur le traitement (para)fiscal de celle-ci, contrairement à la manière dont le budget mobilité est utilisé. D'une part, la partie du budget mobilité consacrée aux abonnements de transports en commun publics et/ou au vélo est complètement exonérée fiscalement et parafiscalement. D'autre part, l'intégralité de la partie restante⁵ du budget mobilité est soumise à un traitement (para)fiscal plus avantageux que le salaire brut si un montant minimum a été consacré à des modes ou services de transport durables. Les Conseils souhaitent ainsi maximiser l'incitation à un changement de comportement en faveur de l'usage effectif des modes plus durables pour le trajet à parcourir (dans son intégralité ou en partie).

2.1.2 Le budget mobilité encourage la multimodalité, contrairement à l'allocation de mobilité

Dans le cas d'une allocation de mobilité, le travailleur doit renoncer totalement à sa voiture de société. Dans le cas d'un budget mobilité, en revanche, le travailleur a la possibilité d'opter pour une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou moins chère (que celle à laquelle il peut prétendre) en combinaison avec des modes et services de transport durables existants ou nouveaux qui lui permettent également d'effectuer ses déplacements domicile-travail. Le budget mobilité constitue donc un incitant supplémentaire à développer de nouveaux modes et services de transport durables, et, pour les travailleurs, à les utiliser et à réduire l'usage de leur voiture de société.

⁴ En premier lieu, ils doivent consacrer le solde à des abonnements de transports en commun publics et/ou au vélo (indemnité et/ou leasing) liés aux déplacements domicile-travail. Ensuite, ils doivent le consacrer à d'autres modes et services de transports durables et partagés, tels que les systèmes de vélo et voiture partagés et des titres de transport en commun publics. Enfin, seule la partie de leur budget qui n'a pas été dépensée peut être versée à la fin de l'année au travailleur.

⁵ L'intégralité de la partie restante du budget mobilité = la partie du budget mobilité qui est consacrée à des modes et services de transport durables et partagés (p.ex. des systèmes de vélo et voiture partagés et des titres de transport en commun publics) autres qu'un abonnement de transports en commun publics, une indemnité vélo et/ou un leasing vélo + la partie du budget mobilité qui n'a pas été consacrée à la mobilité.

2.1.3 Le budget mobilité encourage les choix de mobilité durable aussi bien avant qu'après l'octroi d'une voiture de société

Tant l'allocation de mobilité que le budget mobilité veulent encourager les travailleurs qui disposent d'une voiture de société à faire des choix de mobilité durable. Le budget mobilité va plus loin que l'allocation de mobilité en encourageant immédiatement à des choix de mobilité durable les travailleurs qui ne disposent pas encore d'une voiture de société, mais qui peuvent y prétendre.

L'allocation de mobilité ne s'applique qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société depuis au moins 12 mois, tandis que le budget mobilité est mis à la disposition de tous les travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société, c'est-à-dire également aux travailleurs qui ne disposent pas encore d'une voiture de société. Dans le cas d'un budget mobilité, les nouveaux travailleurs ont la possibilité, dès leur entrée en fonction, de renoncer à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre.

2.1.4 Le budget mobilité décourage (para-)fiscalement les travailleurs à échanger leur voiture de société pour une voiture privée

L'enquête menée par iVox pour le compte du fournisseur de services RH SD Worx et vacature.com auprès de 2 000 travailleurs et 500 employeurs en Belgique montre que 46 % des navetteurs disposant d'une voiture de société et étant intéressés par une allocation de mobilité opteraient à nouveau pour la voiture privée comme moyen de transport s'ils devaient échanger leur voiture de société. En moyenne, une voiture privée est remplacée moins régulièrement et est moins respectueuse de l'environnement qu'une voiture de société.

Le remplacement d'une voiture de société par une voiture privée, pour utiliser cette dernière de façon intensive, ne se fera probablement pas dans le cas d'un budget mobilité en raison de son traitement (para-)fiscal. Les travailleurs qui optent pour un budget mobilité choisiront en revanche de combiner une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou moins chère (que celle à laquelle ils peuvent prétendre) avec des modes et services de transport durables - s'ils doivent/veulent continuer à se déplacer en voiture pendant un grand nombre de jours notamment dans le cadre de déplacements autres que le déplacement 'domicile-lieu de travail'.

2.1.5 Le budget mobilité favorise de manière générale des déplacements plus durables

Il ressort entre autres d'une enquête de VIM-KMPG que le budget mobilité n'a pas seulement une influence sur la manière d'effectuer les déplacements domicile-travail, mais aussi sur les déplacements vers les commerces et les déplacements liés aux loisirs.

2.2 Le budget mobilité est administrativement plus simple que l'allocation de mobilité

Comme ils l'avaient déjà souligné dans leur avis unanime du 7 avril 2017 concernant un budget mobilité, les Conseils estiment que la simplification administrative peut aussi constituer un moyen de faciliter la multimodalité.

Ils estiment que le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité ne tient pas suffisamment compte de la complexité administrative à laquelle les entreprises sont confrontées dans la gestion quotidienne de leurs activités.

Les Conseils considèrent que les conditions énumérées à l'article 5 du projet de loi sont complexes sur le plan administratif. Un facteur supplémentaire de complexité administrative qui se pose en cas de changement d'employeur est que le nouvel employeur doit uniquement tenir compte, pour l'attribution d'un budget mobilité, de la politique de mobilité qu'il applique lui-même, tandis qu'en cas d'attribution d'une allocation de mobilité, il devra s'informer et tenir compte de la politique de mobilité en vigueur chez l'employeur précédent.

2.3 Le budget mobilité évolue en fonction de la carrière du travailleur

En outre, les Conseils constatent que l'allocation de mobilité est une donnée figée qui ne tient pas compte de l'évolution de la carrière du travailleur. Ceci implique qu'un travailleur ne peut demander une allocation de mobilité plus élevée qu'après avoir suspendu l'allocation de mobilité actuelle en concertation avec son employeur et utilisé effectivement une voiture de société pendant 12 mois.

Selon les Conseils, le budget mobilité est en la matière plus souple que l'allocation de mobilité, puisqu'il évolue en fonction de la carrière du travailleur et des développements observés sur le marché du travail.

2.4 Une évaluation est prévue dans l'avis des Conseils, pas dans le projet de loi

Afin de pouvoir évaluer et rectifier si nécessaire l'allocation de mobilité et le budget mobilité, il est nécessaire de prévoir un suivi statistique des deux systèmes (p.ex. le nombre de travailleurs qui reçoivent un budget ou une allocation, les parties exonérées et non exonérées de l'allocation et du budget etc.).

Afin de permettre l'évaluation du budget mobilité, les Conseils demandent dans leur avis unanime du 7 avril 2017 que, préalablement à la mise en place du système, le cadre législatif et administratif prévoie les mesures permettant à l'ONSS et au fisc de disposer des données nécessaires en vue d'assurer un suivi administratif et statistique du système ainsi que l'accès à ces données pour les Conseils. Cela signifie notamment que des données intégrantes à ce nouveau système de budget mobilité qui, à ce jour, ne font pas l'objet de déclaration spécifique (par ex. via la DMFA) devront pouvoir être identifiées et quantifiées.

Les Conseils constatent que le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité ne prévoit pas explicitement les modalités de suivi et d'évaluation statistique de cette allocation.

3 Considérations spécifiques

3.1 *Concernant les conditions auxquelles un travailleur doit satisfaire pour pouvoir demander une allocation de mobilité*

L'une des conditions auxquelles un travailleur doit satisfaire, en vertu de l'article 5, §2, 1° du projet de loi, pour pouvoir demander une allocation de mobilité est qu'il/elle doit disposer, au moment de la demande, d'une voiture de société depuis au moins trois mois sans interruption auprès de l'employeur actuel. Les Conseils souhaitent savoir ce qu'il se passe en cas de suspension du contrat de travail (p.ex. pour cause de maladie). La période de suspension du contrat de travail est-elle neutralisée dans le calcul des trois mois ?

3.2 *Concernant le traitement de l'allocation de mobilité en droit du travail*

Un travailleur qui est absent pendant plus d'un mois pour cause de maladie a droit à une assurance maladie et invalidité. Les Conseils souhaitent savoir si ce travailleur a droit à une allocation de mobilité pendant cette période. La même question peut se poser pour les autres formes de suspension (à temps plein ou pas) ou d'adaptations temporaires du contrat de travail telles que les congés thématiques, le crédit-temps et les petits chômages. Pour les Conseils, il est important que l'allocation de mobilité bénéficie du même traitement en droit du travail que la voiture de société dans le cadre de la politique en matière de voitures de société de l'employeur.

Les Conseils souhaitent également savoir si l'allocation de mobilité entre en ligne de compte en cas de saisie sur salaire.

3.3 *Concernant les conséquences juridiques de l'allocation de mobilité*

Les Conseils estiment que le libellé actuel de l'article 9 §4 du projet de loi n'établit pas clairement que les obligations en matière d'intervention financière dans les frais de déplacement (qui ont été définies dans la CCT n°19 octies et/ou dans des CCT sectoriels plus favorables) ne sont plus applicables, sauf dispositions contraires, aux employeurs qui offrent une allocation de mobilité.

Concrètement, les Conseils proposent de remplacer, à l'article 9, §4 du projet de loi, le passage « Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du [...] » par « Sauf dispositions contraires, les obligations pour l'employeur d'intervenir dans le coût des déplacements domicile-travail ne sont plus applicables à partir du [...] ».

3.4 *Concernant le traitement fiscal de l'allocation de mobilité*

L'article 22, §2 du projet de loi dispose que l'avantage imposable annuellement de l'allocation de mobilité a été fixé à 4 % de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société restituée. Les Conseils se demandent si ce pourcentage est suffisamment élevé pour garantir la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité pour l'État.

Les Conseils demandent des précisions concernant l'article 22, §3 du projet de loi, selon lequel le montant de l'allocation de mobilité qui excède l'avantage imposable annuellement de l'allocation de mobilité est exonéré.

3.5 Concernant l'avis du Conseil d'État du 14 novembre 2017 sur l'avant-projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité

Les Conseils attirent l'attention sur les conséquences qui pourraient découler d'un recours introduit auprès de la Cour Constitutionnelle contre la loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sur la base de cet avis du Conseil d'État.

Les Conseils sont convaincus que le budget mobilité peut répondre à certaines remarques critiques du Conseil d'État au sujet de l'allocation de mobilité. Ils demandent par conséquent que les deux projets de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité et concernant l'instauration d'un budget mobilité soient déposés ensemble.

3.6 Concernant la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité pour l'employeur

Les Conseils constatent que le travailleur qui échange sa voiture de société devra utiliser effectivement son allocation de mobilité pour financer ses déplacements domicile-travail. Ils font remarquer que des déplacements professionnels qui étaient effectués auparavant avec la voiture de société devront potentiellement être payés en supplément par l'employeur et que la neutralité budgétaire n'est donc pas garantie dans tous les cas pour les employeurs. Les Conseils constatent toutefois que l'employeur a la possibilité à tout moment de reconvertir l'allocation de mobilité en voiture de société.

4 Considérations finales

4.1 Un budget mobilité doit être instauré parallèlement à l'allocation de mobilité

Les Conseils réitèrent leur position selon laquelle l'allocation de mobilité n'a de sens, du point de vue de la mobilité durable, que si un budget mobilité est également instauré.

4.2 La coexistence de l'allocation et du budget requiert l'adoption de mesures anti-abus supplémentaires

Lors de l'audition du 23 janvier 2018 à la Chambre des Représentants, les Conseils ont pris acte du fait que les partis du gouvernement ont l'intention de faire coexister l'allocation de mobilité et le budget mobilité indépendamment l'un de l'autre. Le fait qu'il ne soit pas dans leur intention d'intégrer les deux systèmes apparaît aussi clairement, selon les Conseils, dans l'absence de dispositions concernant un budget mobilité dans le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Cela apparaît aussi, selon les Conseils, dans l'exclusion du principe du budget mobilité exprimée dans l'exposé des motifs de l'article 8 du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (doc 54 2838/001 - page 23).

Si les deux systèmes devaient coexister indépendamment l'un de l'autre, il serait nécessaire, selon les Conseils, de prendre des mesures anti-abus supplémentaires qui empêcheraient les travailleurs de combiner le budget mobilité avec une allocation de mobilité ou avec plus qu'une voiture de société.

4.3 Les travaux du gouvernement relatifs au budget mobilité doivent être finalisés dans les plus brefs délais

Sur la base de leur conviction qu'un budget mobilité devrait être instauré parallèlement à l'allocation de mobilité, et compte tenu de la forte adhésion⁶ des employeurs et des travailleurs à un budget mobilité, les Conseils demandent au gouvernement de poursuivre au plus vite ses travaux relatifs au budget mobilité.

4.4 L'allocation de mobilité et le budget mobilité doivent être adoptés ensemble

Les Conseils demandent qu'une loi soit adoptée à la fois concernant l'instauration de l'allocation de mobilité et concernant l'instauration du budget mobilité. Ils demandent également des précisions concernant la date de l'entrée en vigueur des deux lois. Les Conseils estiment que cela n'a pas de sens que ces lois entrent en vigueur de manière rétroactive.

Enfin, les Conseils demandent d'être consultés sur le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité.

⁶ Il ressort de l'enquête réalisée par iVox pour le compte de SD Worx et vacature.com que le budget mobilité recueille une forte adhésion auprès des employeurs et des travailleurs. Deux employeurs sur cinq (42,8 %) sont intéressés par un budget mobilité et plus de la moitié d'entre eux (52,1 %) envisagent de l'introduire dans un futur proche ou l'ont déjà fait. Un peu plus de la moitié des travailleurs (51,8 %) sont ouverts à un budget mobilité.