

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 januari 2019

WETSONTWERP
betreffende de invoering
van een mobiliteitsbudget

AMENDEMENTEN

ingediend in de commissie voor
de Financiën en de Begroting

Zie:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**
001: Wetsontwerp.
002 en 003: Amendementen.
004: Verslag.

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 janvier 2019

PROJET DE LOI
concernant l'instauration
d'un budget mobilité

AMENDEMENTS

déposés en commission
des Finances et du Budget

Voir:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**
001: Projet de loi.
002 et 003: Amendements.
004: Rapport.

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**

9995

Nr. 3 VAN DE HEER DAERDEN c.s.

Art. 3

In het bepaalde onder 2°, na de woorden “het bedrag” de woorden “van hoogstens 35 000 euro” invoegen.

VERANTWOORDING

De indieners menen dat het van belang is om het maximale jaarlijkse bedrag van het mobiliteitsbudget te beperken, teneinde misbruiken te voorkomen. Het zou ook verstandig zijn geweest die beperking op te nemen in het wetsontwerp betreffende de mobiliteitstoelage.

N° 3 DE M. DAERDEN ET CONSORTS

Art. 3

Au 2°, insérer les mots “de maximum 35 000 euros” après les mots “le montant”.

JUSTIFICATION

Les auteurs estiment qu’il est important de limiter le montant maximum annuel du budget mobilité et ce, pour prévenir des abus. Il aurait été judicieux d’également insérer cette limitation dans le projet “allocation de mobilité”.

Frédéric DAERDEN (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)
Paul-Olivier DELANNOIS (PS)

Nr. 4 VAN DE HEER DAERDEN c.s.

Art. 4

De paragrafen 1 en 2 vervangen als volgt:

“Wanneer de werkgever aan één of meer werknemers al één of meer bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld, is hij verplicht een mobiliteitsbudget voor te stellen.”

VERANTWOORDING

Er is geen enkele reden om de werkgever de optie te laten om te weigeren een mobiliteitsbudget voor te stellen. Het is van wezenlijk belang dat dit instrument binnen de bedrijven zo veel mogelijk wordt toegepast, teneinde een zachtere mobiliteit en alternatieven voor de traditionele bedrijfswagen te bevorderen.

N° 4 DE M. DAERDEN ET CONSORTS

Art. 4

Remplacer les § 1^{er} et 2 par ce qui suit:

“L’employeur a l’obligation de proposer un budget mobilité pour autant qu’il a déjà mis à disposition d’un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de sociétés.”

JUSTIFICATION

Il n’y a aucune raison de laisser à l’employeur le choix de refuser de proposer un budget mobilité. Il est essentiel que cet outil se développe le plus possible au sein des entreprises afin de promouvoir une mobilité plus douce et des alternatives à la voiture de société classique.

Frédéric DAERDEN (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)
Paul-Olivier DELANNOIS (PS)

Nr. 5 VAN DE HEER **DAERDEN c.s.**

Art. 10

Paragraaf 5 vervangen als volgt:

“§ 5. Wanneer de werknemer over meerdere bedrijfswagens beschikt, moet hij alle wagens, alsook de daarmee verbonden voordelen, teruggeven om gebruik te kunnen maken van een mobiliteitsbudget.”

VERANTWOORDING

Het mobiliteitsbudget beoogt een andere mobiliteit te bevorderen. Derhalve is het zinloos om tegelijk een bedrijfswagen en een budget voor een andere mobiliteit toe te kennen.

N° 5 DE M. **DAERDEN ET CONSORTS**

Art. 10

Remplacer le paragraphe 5 par ce qui suit:

“§ 5. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, il doit restituer l'ensemble des voitures et des avantages y afférents pour bénéficier d'un budget de mobilité.”

JUSTIFICATION

L'objectif du budget de mobilité est de promouvoir une autre mobilité, il n'y a donc pas de sens à consentir à un budget pour une autre mobilité en même temps qu'une voiture de société.

Frédéric DAERDEN (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)
Paul-Olivier DELANNOIS (PS)

Nr. 6 VAN DE HEREN **VANVELTHOVEN EN DAERDEN**

Art. 3

In paragraaf 2, eerste streepje, het getal “5” vervangen door het getal “10”.

VERANTWOORDING

Volgens het wetsontwerp zou het mobiliteitsbudget ook kunnen worden gebruikt voor “huisvestingskosten, meer bepaald huurgelden en interesten van de hypothecaire leningen betreffende de woonplaats die binnen een straal van vijf kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelegen is.” Het mobiliteitsbudget maakt zo voor het eerst de belangrijke opening om niet langer mobiliteit te subsidiëren, maar nabijheid te stimuleren. Een logische stap: als werknemers dichterbij hun werk wonen, daalt immers de nood aan verplaatsingen per auto met bijhorende files en vervuiling. De grens van vijf kilometer is volgens milieuorganisaties te streng. Daarom stelt dit amendement voor om de grens op te trekken naar tien kilometer voor woonkosten die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget.

Peter **VANVELTHOVEN** (sp.a)
Frédéric **DAERDEN** (PS)

N° 6 DE MM. **VANVELTHOVEN ET DAERDEN**

Art. 3

Dans le § 2, premier tiret, remplacer le nombre “5” par le nombre “10”.

JUSTIFICATION

Selon le projet de loi, le budget mobilité pourrait également être utilisé pour “les frais de logement, à savoir les loyers et les intérêts d’un prêt hypothécaire, concernant le domicile établi dans un rayon de 5 kilomètres du lieu habituel de travail.” Le budget mobilité ouvre ainsi la possibilité majeure de ne plus subsidier la mobilité mais d’encourager la proximité. Il s’agit d’une mesure logique: si les travailleurs habitent plus près de leur lieu de travail, les besoins de se déplacer en voiture diminueront, de même que les files et la pollution que ces déplacements génèrent. Les organisations de défense de l’environnement estiment que la limite de cinq kilomètres est trop stricte. Le présent amendement propose dès lors de porter la limite à dix kilomètres pour les frais de logement pris en compte dans le budget mobilité.

Nr. 7 VAN DE HEREN **VANVELTHOVEN EN DAERDEN**Art. 28 (*nieuw*)**Een artikel 28 invoegen, luidende:**

“Art. 28. Deze wet wordt uiterlijk 1 jaar na de inwerkingtreding ervan geëvalueerd.”

VERANTWOORDING

Zelfs als het mobiliteitsbudget wordt goedgekeurd met deze verbetervoorstellen is het ver van perfect. Enkel mensen die nu een salariswagen bezitten, komen in aanmerking voor het mobiliteitsbudget. Bovendien zet het ook geen rem op de groei van het bedrijfswagenpark. Het aantal salariswagens is de laatste drie jaar weer fors gestegen. Het laatste jaar in totaal met 4,5 % tegenover het jaar voordien. Mensen met een bedrijfswagen rijden ook meer kilometers, terwijl de Belg voor het eerst aan het autominderen is.

75 000 mensen hebben eind vorig jaar een signaal gegeven aan de politiek dat het anders moet. Drieduizend jongeren “spijbelden” of engageerden zich vorige donderdag voor het klimaat en kijken naar de politiek om dingen te veranderen. Het kan niet dat we als overheid meer geld investeren in bedrijfswagens dan in ons openbaar vervoer. Op lange termijn willen wij dat het systeem van bedrijfswagens wordt afgeschaft en dat loon enkel wordt uitbetaald in geld en geen fiscale koterijen meer.

Een evaluatie van dit mobiliteitsbudget inbouwen is sowieso nuttig, en het kan tevens een momentum zijn om over nog meer duurzame oplossingen na te denken.

Peter **VANVELTHOVEN** (sp.a)
Frédéric **DAERDEN** (PS)

N° 7 DE MM. **VANVELTHOVEN ET DAERDEN**Art. 28 (*nouveau*)**Insérer un article 28 rédigé comme suit:**

“Art. 28. La présente loi sera évaluée au plus tard un an après son entrée en vigueur.”

JUSTIFICATION

Même si le budget mobilité est approuvé après avoir été amendé conformément à ces propositions, il sera loin d’être parfait. Seules les personnes qui disposent actuellement d’une voiture de société peuvent prétendre au budget mobilité. En outre, le budget mobilité ne limite pas la croissance du nombre de voitures de société, qui a de nouveau fortement augmenté ces trois dernières années. L’année passée, cette augmentation a atteint, au total, 4,5 % par rapport à l’année précédente. Les automobilistes qui disposent d’une voiture de société parcourent en outre plus de kilomètres alors que, pour la première fois, les Belges circulent moins en voiture.

Fin 2018, 75 000 personnes ont adressé au monde politique un signal pour que les choses changent. Jeudi dernier, trois mille jeunes ont “séché les cours” ou se sont engagés pour le climat et attendent que le changement vienne du monde politique. Il est insensé que les pouvoirs publics investissent plus de moyens dans les voitures de société que dans les transports en commun. À long terme, nous souhaitons que le système des voitures de société soit supprimé, que la rémunération ne soit versée que sous la forme d’argent, et que les niches fiscales disparaissent.

Il est en tout cas utile de prévoir une évaluation du budget mobilité, cette évaluation pouvant également être l’occasion de réfléchir à des solutions encore plus durables.

Nr. 8 VAN DE HEER VAN BIESEN c.s.

Art. 15

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1° in het eerste lid, de woorden “voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst” **vervangen door de woorden** “voor de sociale zekerheid”;

2° dit artikel aanvullen met drie leden, luidende:

“Het mobiliteitsbudget mag evenmin worden toegekend wanneer de bedrijfswagen die aanleiding zou geven tot de toekenning van een mobiliteitsbudget, geheel of gedeeltelijk het resultaat was van een in het eerste lid bedoelde vervanging of omzetting.

De mobiliteitsbudget mag wel worden toegekend ter vervanging of omzetting van loon of andere voordelen, indien die voordelen blijkens de individuele arbeidsovereenkomst werden toegekend aan de werknemer omdat hij recht had op een bedrijfswagen, maar er niet effectief over beschikt heeft, tenzij die voordelen op hun beurt geheel of gedeeltelijk het resultaat waren van een in het eerste lid bedoelde vervanging of omzetting.

Het mobiliteitsbudget mag ook worden toegekend ter vervanging van een mobiliteitsvergoeding bedoeld in artikel 3, 2°, van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.”

VERANTWOORDING

De huidige redactie van deze bepaling zou aanleiding kunnen geven tot rechtsonzekerheid (zie onder meer J. Van Dyck, “Mobiliteitsvergoeding”: geen uitsluiting meer bij “salary sacrifice”, Fiscoloog 2018, afl. 1591, 1.) en dient te worden aangepast teneinde de wil van de wetgever te vertolken dat bedrijfswagens die via een “salary sacrifice” ter beschikking worden gesteld, in beginsel niet kunnen worden ingeruild voor een mobiliteitsvergoeding, met uitzondering van eerder verkregen voordelen die werden verkregen ter compensatie

N° 8 DE M. VAN BIESEN ET CONSORTS

Art. 15

Apporter les modifications suivantes:

1° à l’alinéa 1^{er}, remplacer les mots “de ceux-ci, à l’exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu’il ressort du contrat individuel de travail” **par les mots** “de ceux-ci”;

2° compléter l’article par trois alinéas, rédigés comme suit:

“Le budget de mobilité ne peut pas non plus être instauré lorsque la voiture de société qui donnerait lieu à l’instauration de l’allocation de mobilité était le résultat, total ou partiel, d’un remplacement ou d’une conversion visé à l’alinéa 1^{er};

Le budget mobilité peut être instauré en remplacement ou en conversion de rémunérations ou d’autres avantages si, en vertu du contrat individuel de travail, ces avantages sont accordés au travailleur parce qu’il avait droit à une voiture de société, mais qu’il n’en a pas effectivement disposé, sauf si ces avantages sont à leur tour le résultat, total ou partiel d’un remplacement ou d’une conversion visé à l’alinéa 1^{er}.

Le budget mobilité peut également être instauré en remplacement d’une allocation de mobilité visé à l’article 3, 2°, de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité.”

JUSTIFICATION

La rédaction actuelle de cette disposition pourrait donner lieu à une insécurité juridique (voyez e.a. J. Van Dyck, “Mobiliteitsvergoeding”: geen uitsluiting meer bij “salary sacrifice”, Fiscoloog 2018, afl. 1591, 1.) et doit pour cette raison être adaptée afin de traduire la volonté du législateur du fait que la voiture de société qui a été mise à disposition dans le cadre d’un “salary sacrifice” ne peut en principe pas être échangée contre une allocation de mobilité, à l’exception des avantages antérieurement reçus en compensation du

van het niet aanvaarden van een bedrijfswagen, tenzij die voordelen op hun beurt geheel of gedeeltelijk het resultaat waren van een vervanging of een omzetting.

Tevens wordt verduidelijkt dat het mobiliteitsbudget ook mag worden toegekend ter vervanging van de mobiliteitsvergoeding. Zoals uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting, stelt deze uitzondering de werknemer in staat om over te gaan van het ene stelsel naar het andere, met name om in de plaats van een bedrijfswagen te opteren voor een mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van 30 maart 2018, om daarna terug te keren naar een mobiliteitsbudget in het kader van deze wet, en omgekeerd.

Luk VAN BIESEN (Open Vld)
Eric VAN ROMPUY (CD&V)
Benoît PIEDBOEUF (MR)

refus d'une voiture de société, sauf si ces avantages sont à leur tour le résultat, total ou partiel, d'un remplacement ou d'une conversion.

De plus, il est précisé que le budget mobilité peut être instauré en remplacement d'une allocation de mobilité. Comme exposé dans le commentaires des articles, cette exception permet au travailleur de passer d'un régime à l'autre, à savoir d'opter pour une allocation de mobilité en lieu et place de sa voiture de société en application de la loi du 30 mars 2018, puis de passer vers un budget mobilité encadré par la présente loi, et inversement.

Nr. 9 VAN DE HEER **VAN BIESEN c.s.**

Art. 5

In paragraaf 5, tweede lid, de woorden “1 januari 2019” vervangen door de woorden “1 maart 2019”.

Luk VAN BIESEN (Open Vld)
Eric VAN ROMPUY (CD&V)
Benoît PIEDBOEUF (MR)

N° 9 DE M. **VAN BIESEN ET CONSORTS**

Art. 5

Dans le paragraphe 5, alinéa 2, remplacer les mots “1^{er} janvier 2019” par les mots “1^{er} mars 2019”.

Nr. 10 VAN DE HEER **VAN BIESEN c.s.**

Art. 27

De woorden “1 januari 2019” vervangen door de woorden “1 maart 2019”.

VERANTWOORDING

Vermits de bekendmaking van de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget momenteel pas voor begin 2019 staat gepland, stelt dit amendement de inwerkingtreding van die bepalingen uit tot 1 maart 2019.

Luk VAN BIESEN (Open Vld)
Eric VAN ROMPUY (CD&V)
Benoît PIEDBOEUF (MR)

N° 10 DE M. **VAN BIESEN ET CONSORTS**

Art. 27

Remplacer les mots “1^{er} janvier 2019” par les mots “1^{er} mars 2019”.

JUSTIFICATION

Étant donné que la publication de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité ne s'envisage actuellement que pour le début de l'année 2019, le présent amendement reporte au 1er mars 2019 la date d'entrée en vigueur de ces dispositions.

Nr. 11 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 3

Paragraaf 1, 3°, b), 1) aanvullen met de woorden:

“in 2019, 90 g per kilometer in 2020, 85 g per kilometer in 2021, 80 g per kilometer in 2022, 75 g per kilometer in 2023, 70 g per kilometer in 2024 en 0 g per kilometer vanaf 2025.”

VERANTWOORDING

Het mobiliteitsbudget moet een veel sterkere ambitie hebben om bij te dragen tot schone mobiliteit. Daarom wordt de maximaal toegestane CO₂-uitstoot jaarlijks afgebouwd. Vanaf 2025 komen enkel nog emissievrije wagens in aanmerking.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 11 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 3

Compléter le § 1^{er}, 3°, b), 1), par les mots:

“en 2019, à 90 grammes par kilomètre en 2020, à 85 grammes par kilomètre en 2021, à 80 grammes par kilomètre en 2022, à 75 grammes par kilomètre en 2023, à 70 grammes par kilomètre en 2024 et à 0 gramme par kilomètre à partir de 2025.”

JUSTIFICATION

Le budget mobilité doit aller bien plus loin dans son ambition de contribuer à une mobilité plus propre. Nous proposons dès lors de réduire progressivement, chaque année, le maximum autorisé pour les émissions de CO₂. Dès 2025, seules les voitures qui n'émettent pas de CO₂ pourront encore être prises en considération.

Nr. 12 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 3

Paragraaf 1, 8° aanvullen met een e), luidende:

“e) mobiliteitsdiensten die een combinatie zijn van de duurzame vervoermiddelen opgesomd van a) tot en met d).”

VERANTWOORDING

Mobiliteitsdiensten die verschillende vervoermiddelen combineren zijn steeds meer in opmars. Om multimodaliteit aan te moedigen, wil dit amendement dergelijke oplossingen uitdrukkelijk mee in aanmerking nemen voor de tweede pijler van het mobiliteitsbudget.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 12 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 3

Compléter le § 1^{er}, 8°, par un e) rédigé comme suit:

“e) les services de mobilité qui combinent les moyens de transport durables énumérés aux points a) à d).”

JUSTIFICATION

Les services de mobilité qui combinent plusieurs moyens de transport ont le vent en poupe. Pour encourager la multimodalité, le présent amendement tend à intégrer explicitement ces solutions dans le deuxième pilier du budget mobilité.

Nr. 13 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 3

In paragraaf 2, eerste streepje, de woorden “5 kilometer” vervangen door de woorden “10 kilometer”.

VERANTWOORDING

Volgens het wetsontwerp worden de huisvestingskosten gelijkgesteld met duurzame vervoersmiddelen indien de woonplaats zich in een straal van vijf kilometer van de normale werkplaats bevindt. Een straal van vijf kilometer van de werkplaats is echter te restrictief. Het is perfect mogelijk om op tien kilometer van zijn werk te wonen en zich er naartoe te verplaatsen op een duurzame manier. Zonder deze aanpassing zal het voor vele werknemers die tussen de vijf en de tien kilometer van hun werk wonen fiscaal interessanter zijn om voor een auto te kiezen dan voor duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit kost immers stevast veel minder dan een wagen, zodat het saldo van het mobiliteitsbudget, dat voor deze categorie van werknemers veel hoger zal zijn. Aangezien dit saldo aan 38,07 % belast wordt, in tegenstelling tot het deel dat voor mobiliteit dient, zal de belasting op het mobiliteitsbudget voor werknemers die tussen 5 en 10 kilometer van hun werk wonen en op een duurzame manier pendelen, hoger zijn zij die met de auto pendelen.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 13 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 3

Dans le paragraphe 2, premier tiret, remplacer les mots “5 kilomètres” par les mots “10 kilomètres”.

JUSTIFICATION

Selon le projet de loi, les frais de logement sont assimilés aux moyens de transport durables si le domicile est établi dans un rayon de cinq kilomètres du lieu habituel de travail. Un rayon de cinq kilomètres est toutefois trop restrictif. Il est parfaitement possible d'habiter à dix kilomètres de son lieu de travail et de s'y rendre d'une manière durable. Sans cette adaptation, il sera fiscalement plus intéressant pour de nombreux travailleurs qui habitent à une distance de cinq à dix kilomètres de leur lieu de travail d'opter pour une voiture plutôt que pour une mobilité durable. La mobilité durable coûte en effet beaucoup moins cher qu'une voiture, si bien que le solde du budget mobilité, qui sera mis à la disposition de cette catégorie de travailleurs, sera beaucoup plus élevé. Ce solde étant taxé à 38,07 %, contrairement à la partie utilisée pour la mobilité, cela grèvera plus le budget mobilité pour les travailleurs qui habitent à une distance de cinq à dix kilomètres de leur lieu de travail et qui se déplacent de manière durable, que pour ceux qui font les navettes en voiture.

Nr. 14 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 10

Paragraaf 5 vervangen als volgt:

“§ 5. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsbudget verkrijgt, kan niet meer genieten van een bedrijfswagen.”

VERANTWOORDING

De bedoeling van het mobiliteitsbudget is om duurzame vervoersmodi aan te moedigen. Eén enkele duurzame wagen die met het mobiliteitsbudget wordt aangekocht, moet daarom volstaan.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 14 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 10

Remplacer le paragraphe 5 par ce qui suit:

“§ 5. Le travailleur qui reçoit l’avantage d’un budget mobilité ne peut plus bénéficier d’une voiture de société.”

JUSTIFICATION

L’objectif du budget mobilité est d’encourager les modes de transport durables. L’achat d’une seule voiture durable grâce au budget mobilité doit dès lors suffire.

Nr. 15 VAN DE HEREN CALVO EN GILKINET

Art. 25/1 (nieuw)

In hoofdstuk IV/1, een artikel 25/1 invoegen, luidende:

“Art. 25/1. § 1. De administratie maakt jaarlijks een verslag op over de werking en de effecten van bedrijfswagens. Dit verslag bevat ten minste:

– *het aantal werkgevers die bedrijfswagens aan hun werknemers ter beschikking stellen;*

– *het aantal bedrijfswagens die ter beschikking worden gesteld en het aantal werknemers aan wie een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld;*

– *de karakteristieken en het gebruik van de ter beschikking gestelde bedrijfswagens, waaronder de milieu-kenmerken en de aantal afgelegde kilometers;*

– *de effecten van het systeem van bedrijfswagens op het vlak van het verloningsbeleid van de werkgevers, de budgettaire impact, de mobiliteitsimpact en milieu-impact.*

§ 2. De administratie maakt jaarlijks een verslag op over de werking en de effecten van het mobiliteitsbudget. Dit verslag bevat ten minste:

– *het aantal werkgevers die het mobiliteitsbudget aan hun werknemers aanbieden;*

– *het aantal werknemers die voor het mobiliteitsbudget kiezen;*

– *het bestedingspatroon van het mobiliteitsbudget door werknemers;*

– *de effecten van het mobiliteitsbudget op het vlak van het verloningsbeleid en het bedrijfswagenbeleid van de werkgevers, de budgettaire impact, de mobiliteitsimpact en milieu-impact.”*

N° 15 DE MM. CALVO ET GILKINET

Art. 25/1 (nouveau)

Dans le chapitre IV/1, insérer un article 25/1 rédigé comme suit:

“Art. 25/1. § 1^{er}. L’administration établit un rapport annuel sur le fonctionnement et les répercussions des voitures de société. Ce rapport comporte au minimum:

– *le nombre d’employeurs mettant des voitures de société à la disposition de leurs travailleurs;*

– *le nombre de voitures de société mises à disposition et le nombre de travailleurs pouvant disposer d’une voiture de société;*

– *les caractéristiques et l’utilisation des voitures de société mises à disposition, notamment leurs caractéristiques environnementales et le nombre de kilomètres parcourus;*

– *les répercussions du système des voitures de société sur la politique de rémunération des employeurs, de même que ses répercussions budgétaires, environnementales et en matière de mobilité.*

§ 2. L’administration établit un rapport annuel sur le fonctionnement et les répercussions du budget mobilité. Ce rapport comporte au minimum:

– *le nombre d’employeurs proposant un budget mobilité à leurs travailleurs;*

– *le nombre de travailleurs qui optent pour le budget mobilité;*

– *la manière dont les travailleurs utilisent le budget mobilité;*

– *les répercussions du budget mobilité sur la politique des employeurs en matière de rémunération et de voitures de société, ainsi que ses répercussions sur la mobilité et l’environnement.”*

VERANTWOORDING

Dit artikel wordt ingevoerd met het oog op beleidsevaluatie. De bedoeling van het mobiliteitsbudget is om (niet-duurzame) bedrijfswagens te ontmoedigen en om duurzame vervoermiddelen te promoten. Door een jaarlijkse monitoring in te voeren, kan enerzijds het systeem van bedrijfswagens nader worden onderzocht en kan anderzijds worden onderzocht of het vooropgestelde doel van het mobiliteitsbudget wordt gehaald, wat de budgettaire impact ervan is en de gedragseffecten van werkgevers, zodat het systeem snel kan worden bijgestuurd indien nodig.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

JUSTIFICATION

Cet article est inséré en vue de prévoir une évaluation de la politique. L'objectif annoncé du budget mobilité est de décourager l'utilisation de voitures de société (non durables) et de promouvoir l'utilisation de moyens de transport durables. L'instauration d'une évaluation annuelle permettra, d'une part, d'examiner plus en détail le système des voitures de société et, d'autre part, d'examiner si le budget mobilité atteint l'objectif fixé, ainsi que de déterminer quelles en sont les répercussions budgétaires et les répercussions sur le comportement des employeurs, de sorte à pouvoir, au besoin, ajuster rapidement le système.

Nr. 16 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 25

Na artikel 25, een hoofdstuk IV/1 invoegen, luidende:

“Monitoring”.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 16 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 25

Après l'article 25, insérer un chapitre IV/1 intitulé:

“Monitoring”.

Nr. 17 VAN DE HEER DISPA

Art. 3

Paragraaf 2 aanvullende met twee streepjes, luidende:

“— de abonnementen en tickets voor openbare en private parkings in een straal van 500 meter rond een treinstation;

— de Park&Ride-voorzieningen in de rand alsook de andere oplossingen die het makkelijk maken de auto uit de stad te houden; de Koning bepaalt wat onder die mogelijke oplossingen moet worden verstaan.”.

VERANTWOORDING

De abonnementen voor de parkeerterreinen rond de treinstations worden onderdeel van de tweede pijler van het mobiliteitsbudget, teneinde intermodaliteit tussen auto en trein te bevorderen.

De *Park&Ride*-voorzieningen zijn oplossingen waarbij de auto uit de stad kan worden gehouden, en die intermodaliteit tussen auto en openbaar vervoer bevorderen.

N° 17 DE M. DISPA

Art. 3

Compléter le paragraphe 2 par les deux tirets suivants:

“— les abonnements et tickets de parkings publics et privés situés dans un rayon de 500 mètres autour d’une gare de chemin de fer;

— les “Park & Ride” en périphérie ainsi que les autres solutions facilitant le dépôt de la voiture à l’extérieur des villes. Le Roi détermine ce qu’il faut entendre par solutions possibles.”.

JUSTIFICATION

Les abonnements de parkings situés en bord de gares ferroviaires sont inclus dans le deuxième pilier du budget mobilité afin de promouvoir l’intermodalité entre la voiture et le train.

Les *“Park & Ride”* représentent des solutions pour laisser les voitures en dehors des villes et favorisent également l’intermodalité entre la voiture et les transports en commun.

Benoît DISPA (cdH)

Nr. 18 VAN DE HEER DISPA

Art. 4

Dit artikel aanvullen met een § 6, luidende:

“§ 6. Indien een werknemer een van de drie regelingen geniet inzake voordelen van allerlei aard in verband met automobilititeit, te weten een bedrijfswagen, een mobiliteitsvergoeding dan wel een mobiliteitsbudget, dan is hij automatisch uitgesloten van de andere twee regelingen, die vervolgens worden aangemerkt als naar bruto om te zetten nettoloon.”

VERANTWOORDING

De Raden betreuren dat geen enkele van de antimisbruikmaatregelen die zij in hun advies van 7 april 2017 hebben voorgesteld, werd overgenomen. Toch moet deze antimisbruikmaatregel worden genomen: de werknemers mogen een mobiliteitsbudget niet combineren met een mobiliteitsvergoeding of een bedrijfswagen. Er moet worden voorzien in regels die het combineren van die regelingen onmogelijk maken, want er zijn gevolgen inzake voordelen van allerlei aard, administratief werk en budgettaire neutraliteit voor de Staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting, ontvangsten voor de sociale zekerheid).

N° 18 DE M. DISPA

Art. 4

Compléter cet article par un paragraphe 6, rédigé comme suit :

“§ 6. Si un travailleur bénéficie d'un des trois systèmes en matière d'avantage de toute nature liés à la mobilité automobile, c'est-à-dire la voiture de société ou l'allocation de mobilité ou le budget mobilité, alors il est exclu automatiquement des autres systèmes et ceux-ci se voient requalifiés comme une rémunération nette à convenir en brut.”

JUSTIFICATION

Les Conseils déplorent qu'aucune des mesures anti-abus proposées dans leur avis du 7 avril 2017 n'ait été reprise. Il est nécessaire de prendre cette mesure anti-abus qui empêcherait les travailleurs de combiner le budget mobilité. En termes d'avantage de toute nature, de charges a avec une allocation de mobilité ou une voiture de sociétés administratives et de neutralité budgétaire pour l'État (ipp, isoc, recettes sécurité sociale), il est indispensable de prévoir des règles évitant le cumul.

Benoît DISPA (cdH)