

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 maart 2018

WETSONTWERP

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

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

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

**Wetsvoorstel tot instelling van een budget
levenskwaliteit**

VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 mars 2018

PROJET DE LOI

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

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

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

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

RAPPORT DE LA DEUXIÈME LECTURE

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

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

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

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

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

INHOUD	Blz.
I. Algemene bespreking.....	4
II. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	18
Bijlagen.....	21

SOMMAIRE	Pages
I. Discussion générale.....	4
II. Discussion des articles et votes	18
Annexes	21

Zie:

Doc 54 2838/ (2017/2018):

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

Doc 54 1796/ (2015/2016):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Onkelinx c.s.

Doc 54 1855/ (2015/2016):

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

Doc 54 1925/ (2015/2016):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Fonck c.s.

Voir:

Doc 54 2838/ (2017/2018):

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

Doc 54 1796/ (2015/2016):

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

Doc 54 1855/ (2015/2016):

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

Doc 54 1925 (2015/2016):

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

DAMES EN HEREN,

Tijdens haar vergadering van 27 februari 2018 heeft uw commissie, overeenkomstig artikel 83 van het Reglement, de artikelen van het wetsontwerp die ze tijdens haar vergadering van 31 januari 2018 in eerste lezing had aangenomen (DOC 54 2838/3 en 6) aan een tweede lezing onderworpen.

Tijdens diezelfde vergadering van 27 februari 2018 heeft de commissie kennisgenomen van de wetgevingstechnische nota van de Juridische Dienst over de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp dat ter bespreking voorligt. Deze nota gaat als bijlage bij het verslag (bijlage 1). Daarnaast heeft de commissie kennisgenomen van het advies CRB-NAR 2018-0540 van de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Centrale Raad voor het bedrijfsleven (CRB) over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding. Deze nota gaat eveneens als bijlage bij het verslag (bijlage 2).

I. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen), wijst erop dat de commissie op 21 februari jongstleden het advies van de NAR heeft ontvangen en wenst hierbij zijn ongenoegen te uiten ten aanzien van de werkwijze van deze regering en de meerderheidspartijen om in eerste lezing een tekst te stemmen terwijl er ten aanzien van de NAR een vraag tot advies hangende was.

Dit advies van de NAR bevestigt en ondersteunt het standpunt van zijn fractie dat het wetsontwerp van de regering, genaamd “*cash for cars*”, weinig aantrekkelijk is en dat slechts weinig begunstigen van een bedrijfswagen hun voertuig zullen inruilen voor een mobiliteitsvergoeding. Dit wordt onder andere bevestigd in de studie van SD Worx, die reeds aan bod kwam tijdens de eerste lezing van dit wetsontwerp. Een interne studie, afkomstig van de FOD Mobiliteit, waarnaar deze ochtend de krant *Le Soir* verwijst, bevestigt eveneens deze vaststelling.

Het advies van de NAR bevat concrete voorstellen om het wetsontwerp van de regering te verbeteren. De spreker begrijpt nog steeds niet waarom dit advies niet in rekenschap werd genomen in het kader van de voorbereiding van voorliggend wetsontwerp. In het kader van de hoorzitting met de sociale partners had de NAR reeds medegedeeld dat hij een alternatief voorstel had uitgewerkt waarbij een mobiliteitsbudget wordt ingevoerd voor de werknemers die hun bedrijfswagen zouden opgeven of zouden opteren voor een minder dure en minder vervuilende wagen. Het systeem is

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours de sa réunion du 27 février 2018, votre commission a, en application de l'article 83 du Règlement, soumis à une deuxième lecture les articles du projet de loi qu'elle a adoptés en première lecture au cours de sa réunion du 31 janvier 2018 (DOC 54 2838/3 et 6).

Lors de cette même réunion du 27 février 2018, la commission a pris connaissance de la note de légistique rédigée par le Service juridique à propos des articles du projet de loi à l'examen adoptés en première lecture. Cette note est annexée au rapport (annexe 1). En outre, la commission a pris connaissance de l'avis CCE-CNT 2018-0540 du Conseil national du Travail (CNT) et du Conseil Central de l'Économie (CCE) sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Cette note est également annexée au rapport (annexe 2).

I. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) souligne que, le 21 février dernier, la commission a reçu l'avis du CNT et il souhaite, à cet égard, exprimer son insatisfaction quant à la méthode de travail de ce gouvernement et des partis de la majorité, qui ont adopté un texte en première lecture alors qu'une demande d'avis au CNT était pendante.

Cet avis du CNT confirme et soutient le point de vue de son groupe selon lequel le projet de loi du gouvernement, dénommé “*cash for cars*”, est peu attrayant et n'incitera qu'un nombre peu élevé de bénéficiaires d'une voiture de société à échanger leur véhicule contre une allocation de mobilité. Ce point de vue est notamment confirmé par une étude de SD Worx, dont il a déjà été question lors de la première lecture du projet de loi à l'examen. Une étude interne réalisée par le SPF Mobilité, à laquelle renvoie le journal *Le Soir* de ce matin, confirme également cette constatation.

L'avis du CNT contient des propositions concrètes visant à améliorer le projet de loi du gouvernement. L'intervenant ne comprend toujours pas pourquoi il n'a pas été tenu compte de cet avis dans le cadre de sa préparation. Lors de l'audition des partenaires sociaux, le CNT avait déjà fait savoir qu'il avait élaboré une proposition alternative instaurant un budget mobilité pour les travailleurs qui renoncent à leur voiture de société ou optent pour un véhicule moins cher et moins polluant. Le système est bien conçu, mais n'a pas été intégré dans le texte du projet de loi à l'examen. La demande

goed uitgewerkt maar is niet verwerkt in de tekst van het voorliggend wetsontwerp. De expliciete vraag van de NAR om beide voorstellen naast elkaar te ontwikkelen en op hetzelfde moment in werking te doen treden, werd niet gehoord.

Overigens stelt zich sinds de eerste lezing de specifieke vraag, waarop de spreker tot op heden nog geen antwoord heeft ontvangen, dat er thans werknemers zijn die beschikken over twee bedrijfswagens. De spreker wenst omtrent dit specifiek voorbeeld meer informatie aangaande de rechtvaardiging voor de toekenning van twee bedrijfswagens aan eenzelfde werknemer alsook aangaande het aantal werknemers die in dat geval verkeren. De spreker vraagt zich hierbij ook af of men in lijn met het voorliggend wetsontwerp zal kunnen beschikken over én een mobiliteitsvergoeding (in ruil voor één bedrijfswagen) én een bedrijfswagen. Alleszins lijkt dit niet logisch volgens hem.

De spreker verwijst kort naar de algemene beschouwingen van het advies van de NAR waarin hij verklaart dat een mobiliteitsvergoeding slechts zin heeft indien terzelfdertijd een mobiliteitsbudget wordt ingevoerd. De vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers bepleiten hier dus eenparig een combinatie van deze beleidsinstrumenten die zich inschrijven in het kader van een integraal, interfederaal duurzaam mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsbudget zal de werknemer aanzetten om meer duurzame mobiliteitskeuzes te maken dan het louter verstrekken van een mobiliteitsvergoeding. Het mobiliteitsbudget moet gespendeerd worden aan diverse alternatieve mobiliteitsoplossingen waarbij zelfs de verhuur van “*co-working spaces*” als voorstel is opgenomen.

Indien men echt wil inzetten op een gedragsverandering bij de betrokken werknemers moet men hen een waaier van alternatieven aanbieden en zo de werknemer aanmoedigen om zijn vervoer multimodaal te organiseren. De spreker sluit bovendien niet uit dat in de toekomst alle werknemers zullen beschikken over een mobiliteitsbudget. Daarnaast voorziet het mobiliteitsbudget dat de aangeboden middelen louter kunnen aangewend worden voor de mobiliteitsnoden van de werknemer en dit in tegenstelling tot de mobiliteitsvergoeding die voor uiteenlopende doeleinden mag worden besteed. De regering gaat er misschien vanuit dat deze bijkomende middelen zullen besteed worden aan mobiliteit maar er wordt in het wetsontwerp in geen enkel controle- en/of aanmoedigingsmechanisme voorzien.

Daarenboven is het mobiliteitsbudget op administratief gebied minder complex dan de mobiliteitsvergoeding

explicite du CNT de développer les deux propositions en parallèle et de les faire entrer en vigueur au même moment n’a pas été entendue.

Par ailleurs, depuis la première lecture, une question spécifique se pose, question à laquelle l’intervenant n’a pas encore, jusqu’à présent, obtenu de réponse, à savoir qu’il y a actuellement des travailleurs qui disposent de deux voitures de société. En ce qui concerne ce cas spécifique, l’intervenant souhaiterait obtenir davantage d’informations quant à la justification de l’octroi de deux voitures de société à un même travailleur et quant au nombre de travailleurs qui sont dans ce cas. L’intervenant se demande également, à ce propos, si, dans le cadre du projet de loi à l’examen, il sera possible de bénéficier en même temps d’une allocation de mobilité (en échange d’une voiture de société) et d’une voiture de société, ce qui lui paraît illogique.

L’intervenant renvoie brièvement aux considérations générales de l’avis du CNT selon lequel une allocation de mobilité n’a de sens que moyennant l’instauration simultanée d’un budget mobilité. Les représentants des employeurs et des travailleurs plaident donc à l’unanimité en faveur d’une combinaison de ces instruments politiques, qui s’inscrivent dans le cadre d’une politique interfédérale intégrée de mobilité durable. Le budget mobilité incitera le travailleur à faire des choix de mobilité plus durables que s’il recevait uniquement une allocation de mobilité. Le budget mobilité doit être consacré à diverses solutions alternatives de mobilité, dans le cadre desquelles la location d’espaces de *co-working* est même proposée.

Si l’on souhaite vraiment changer le comportement des travailleurs concernés, il faut leur proposer un éventail d’alternatives qui les encourageront à organiser leur transport de manière multimodale. L’intervenant n’exclut d’ailleurs pas qu’à l’avenir, tous les travailleurs disposent d’un budget mobilité. Par ailleurs, dans le cadre du budget mobilité, les moyens offerts peuvent uniquement être utilisés pour répondre aux besoins de mobilité du travailleur, et ce, contrairement à l’allocation de mobilité, qui peut être affectée à des fins diverses. Le gouvernement part peut-être du principe que ces moyens supplémentaires seront consacrés à la mobilité, mais le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme de contrôle et/ou d’incitation.

En outre, le budget mobilité est moins complexe sur le plan administratif que l’allocation de mobilité et est

met een grotere flexibiliteit aangaande de evolutie van de loopbaan van de werknemer.

De spreker wijst ook op de afwezigheid van evaluatie-instrumenten in het voorliggend wetsontwerp om op een adequate manier de invloed van de maatregel op het gedrag van de werknemer te evalueren. Hij meent dat het effect van de mobiliteitsvergoeding minimaal zal zijn en wijst op de noodzaak van effectieve evaluatie-instrumenten.

De NAR stelt in zijn nota enkele vragen waarop de spreker een antwoord van de minister wenst te bekomen. Deze vragen zijn relevant met betrekking tot een beter begrip van de tekst. De eerste vraag gaat over de voorwaarden waaraan een werknemer moet voldoen om een aanvraag tot mobiliteitsvergoeding te mogen indienen. In navolging van artikel 5, § 2, eerste lid, van het wetsontwerp, moet een werknemer op het ogenblik van de aanvraag reeds drie maanden zonder onderbreking beschikken over een bedrijfswagen bij dezelfde werkgever. De NAR wenst meer informatie over wanneer er een opschorting van het arbeidscontract plaatsvindt zoals bijvoorbeeld bij een werkonderbreking door ziekte. Wordt deze werkonderbreking wél of niet meegerekend in de berekening van de vereiste drie maanden?

Bovendien vraagt de NAR zich af of bij een lange afwezigheid van de werknemer het recht op de mobiliteitsvergoeding vervalt. Wat bij andere vormen van tijdelijke werkonderbrekingen? De NAR meent dat het belangrijk is dat de mobiliteitsvergoeding dezelfde arbeidsrechtelijke behandeling geniet als de bedrijfswagen. Zullen de rechten van de werknemer hetzelfde zijn en blijven? Zal de mobiliteitsvergoeding vatbaar zijn voor loonbeslag?

Inzake de juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding, meent de NAR 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, behoudens tegenstrijdige bepalingen, niet meer van toepassing zijn op de werkgevers die een mobiliteitsvergoeding aanbieden. De NAR stelt voor om artikel 9, § 4, van het wetsontwerp, met name “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 (...)”.

Betreffende de fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding schrijft artikel 22, § 2, van het wetsontwerp voor dat het jaarlijks belastbare voordeel van

plus flexible en ce qui concerne l'évolution de la carrière du travailleur.

L'intervenant souligne également l'absence, dans le projet de loi à l'examen, d'instruments d'évaluation permettant d'évaluer de manière adéquate l'influence de la mesure sur le comportement du travailleur. Il estime que l'effet de l'allocation de mobilité sera minime et souligne la nécessité d'instruments d'évaluation efficaces.

Dans sa note, le CNT pose plusieurs questions auxquelles l'intervenant souhaite obtenir une réponse de la part de la ministre. En effet, ces questions sont pertinentes pour mieux comprendre le texte. La première question porte sur les conditions auxquelles le travailleur doit satisfaire pour pouvoir demander une allocation de mobilité. En vertu de l'article 5, § 2, du projet de loi, le travailleur doit, au moment de la demande, disposer, auprès du même employeur, d'une voiture de société depuis au moins trois mois sans interruption. Le CNT souhaite 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 exigés?

Le CNT demande également si le travailleur, qui a été absent pendant une longue durée, perd son droit à l'allocation de mobilité. Qu'en est-il des autres formes d'interruption temporaire de travail? Le CNT considère qu'il est important que l'allocation de mobilité bénéficie du même traitement en droit du travail que la voiture de société. Les droits du travailleur seront-ils identiques? L'allocation de mobilité entrera-t-elle en ligne de compte en cas de saisie sur salaire?

Quant aux conséquences juridiques de l'allocation de mobilité, le CNT estime 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 ne sont plus applicables, sauf dispositions contraires, aux employeurs qui offrent une allocation de mobilité. Le CNT propose 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 [...]”.

Concernant le traitement fiscal de l'allocation de mobilité, l'article 22, § 2, du projet de loi prescrit que l'avantage imposable annuellement de l'allocation de

de mobiliteitsvergoeding vastgesteld is op 4 % van zes zevenen van de cataloguswaarde van het voertuig dat ingeruild wordt. De NAR vraagt zich af of dit percentage voldoende hoog is om te garanderen dat de mobiliteitsvergoeding budgetneutraal zal zijn voor de Staat. Zijn er budgettaire voorspellingen gemaakt die de vermeende budgetneutraliteit van deze maatregel bevestigen? Kan de minister eveneens meer duidelijkheid scheppen ten aanzien van artikel 22, § 3, van het wetsontwerp dat bepaalt dat het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding overschrijdt, wordt vrijgesteld? Gaat het hier wel degelijk om een netto-inkomen voor de werknemer?

De spreker kondigt aan een reeks amendementen (amendementen nrs. 1 tot 47) (DOC 54 2838/007) in te dienen die hoofdzakelijk tot doel hebben een antwoord te bieden op deze relevante suggestie van de NAR om hun voorstel te integreren in het wetsontwerp van de regering. Deze amendementen hebben overigens tot doel om te proberen te beschikken over meer specifiek cijfermateriaal aangaande de bedrijfswagen dat thans niet beschikbaar is.

Het leeuwendeel van deze amendementen komen tegemoet aan de suggestie en de dringende vraag van de NAR om het mobiliteitsbudget in te voeren parallel aan de invoering van een mobiliteitsvergoeding. Vanuit het oogpunt van een duurzame mobiliteit is het veel logischer om op die manier te werk te gaan. De regering heeft omtrent de invoering van een mobiliteitsbudget verbintenissen aangegaan. Misschien kan de minister een stand van zaken geven? De spreker hoopt dat hier op korte termijn vooruitgang wordt geboekt. De prioriteit van zijn fractie bestaat erin om beide teksten gelijktijdig in te dienen. Dit principe-amendement integreert het voorstel van de NAR in het wetsontwerp van de regering.

Daarnaast wil de spreker de nadruk leggen op twee amendementen. Het eerste amendement (nr. 42) gaat over de cijfers aangaande het aantal bedrijfswagens en hun technische kenmerken. De spreker meent dat men anno 2018 moet kunnen beschikken over adequate cijfergegevens om het beleid inzake bedrijfswagens aan te sturen. Daarnaast wijst de spreker op een amendement (nr. 45) met daarin de clausule om de maatregelen genomen door de regering binnen een termijn van één jaar te evalueren om op die manier de doeltreffendheid van de maatregel te meten en in voorkomend geval de wetteksten ter zake aan te passen. De spreker wijst op de hoogdringendheid om aan de werknemer alternatieven aan te bieden voor de bedrijfswagen die geen extra kostprijs betekenen voor de Staat en de sociale zekerheid zodat er minder wagens en dus minder files op de weg zijn. Dat is beter voor de economie en de volksgezondheid en betekent een financiële injectie voor

mobilité est égal à 4 % de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société restituée. Le CNT se demande si ce pourcentage est suffisamment élevé pour garantir la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité pour l'État. A-t-on procédé à des prévisions budgétaires confirmant la prétendue neutralité budgétaire de cette mesure? Le ministre pourrait-elle également clarifier l'article 22, § 3, du projet de loi, qui dispose que le montant de l'allocation de mobilité excédant l'avantage imposable annuellement est exonéré? S'agit-il réellement, en l'espèce, d'un revenu net pour le travailleur?

L'intervenant annonce son intention d'introduire une série d'amendements (amendements nos 1 à 47) (DOC 54 2838/007) ayant pour principal objectif d'apporter une réponse à la suggestion pertinente formulée par le CNT d'intégrer ses propositions dans le projet de loi du gouvernement. Ces amendements visent par ailleurs à tenter de disposer d'un matériel statistique plus spécifique concernant la voiture de société, lequel fait défaut à l'heure actuelle.

La majeure partie de ces amendements répond à la suggestion et à la demande pressante du CNT d'instaurer le budget mobilité parallèlement à l'instauration d'une allocation de mobilité. Si l'on se place sous l'angle de la mobilité durable, il est beaucoup plus logique de procéder de la sorte. Le gouvernement a pris des engagements en ce qui concerne l'instauration d'un budget mobilité. La ministre pourrait peut-être faire le point à ce sujet? L'intervenant espère que des avancées seront réalisées en l'espèce à brève échéance. La priorité de son groupe est de déposer ces deux textes simultanément. Cet amendement de principe intègre la proposition du CNT dans le projet de loi du gouvernement.

L'intervenant veut en outre mettre l'accent sur deux amendements. Le premier amendement (n° 42) porte sur les chiffres relatifs au nombre de voitures de société et à leurs caractéristiques techniques. L'intervenant estime qu'il faut pouvoir disposer de données chiffrées adéquates en 2018 afin d'orienter la politique en matière de voitures de société. L'intervenant renvoie par ailleurs à un amendement (n°45) tendant à prévoir la disposition visant à évaluer la mesure prise par le gouvernement dans un délai d'un an de manière à en mesurer l'efficacité et à adapter les textes de loi en la matière le cas échéant. L'intervenant insiste sur l'urgence d'offrir aux travailleurs des alternatives à la voiture de société ne représentant pas un coût supplémentaire pour l'État et la sécurité sociale de manière à réduire le nombre de voitures et, par voie de conséquence, d'embouteillages sur les routes, ce qui sera bénéfique pour l'économie et la santé publique et représentera une injection de

andere vervoersmodi die belangrijk zijn bij de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

De heer Stéphane Crusnière (PS) merkt op dat een tweede lezing zeker een meerwaarde kan hebben gezien de commissie thans beschikt over het advies van de NAR. Het wekt trouwens verbazing dat pas eind december 2017 aan de NAR een advies werd gevraagd en dat het wetsontwerp zonder dit voorafgaand én verplicht advies van de sociale partners door de regering aan de Raad van State werd gezonden.

De NAR stelt duidelijk in zijn advies dat het wetsontwerp “cash for cars” enkel zin heeft als terzelfdertijd ook een mobiliteitsbudget wordt ingevoerd. De NAR verklaart eveneens dat het wetsontwerp “cash for cars” in navolging van de opmerkingen van de Raad van State de mobiliteitsproblemen niet zal oplossen. Een onderzoek van de FOD Mobiliteit, vandaag verschenen in *Le Soir*, bevestigt deze opmerking en geeft aan dat slechts 3 tot 9 procent van de werknemers met een bedrijfswagen geneigd zouden zijn om zich in te schrijven voor dit project.

Er moet aan worden herinnerd dat de Raad van State de doelstelling van dit wetsontwerp zeer duidelijk ter discussie stelt (zie DOC 54 2838/001, blz. 67-74). De Raad van State verklaart het volgende: “Doordat het niet om een aflopende regeling gaat, maar integendeel om een regeling die vatbaar is voor herhaalde toepassing, en doordat de besteding van de mobiliteitsvergoeding niet aan beperkende voorwaarden wordt gekoppeld, is het zeer de vraag of het om een adequaat middel gaat om de vooropgestelde doelstelling inzake duurzame mobiliteit te bereiken.” Voorts stipt de Raad van State het volgende aan: “De met het ontwerp beoogde mobiliteitsvergoeding heeft weliswaar tot doel om bepaalde werkgerelateerde en persoonlijke mobiliteitsbehoeften te lenigen, maar voor het overige worden geen voorwaarden gesteld wat betreft de concrete besteding van die vergoeding door de werknemer.” Derhalve beklemtoont de Raad van State het volgende: “Daaruit dient te worden afgeleid dat over de mobiliteitsvergoeding vrij door de werknemer kan worden beschikt, dus niet noodzakelijk voor het lenigen van mobiliteitsbehoeften, en dat zij in dat opzicht vergelijkbaar is met het gewone loon, waarover eveneens vrij kan worden beschikt.” In zijn advies volgt de NAR de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen.

De Raad van State preciseert voorts het volgende: “Ermee rekening houdend, onder meer, dat (1) het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, (2) de ontworpen maatregel uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en

moyens financiers en faveur d’autres modes de transport qui contribueront dans une importante mesure au développement d’une politique de mobilité durable.

M. Stéphane Crusnière (PS) signale qu’une deuxième lecture peut certainement présenter un intérêt, dès lors que la commission dispose à présent de l’avis du CNT. Il est d’ailleurs curieux qu’un avis n’ait été demandé au CNT qu’à la fin décembre 2017 et que le projet de loi ait été transmis au Conseil d’État par le gouvernement sans cet avis préalable et obligatoire des partenaires sociaux.

Le CNT indique clairement dans son avis que le projet de loi concernant l’instauration d’une allocation de mobilité n’a un sens que si un budget mobilité est également mis en place conjointement. Le CNT explique également dans la foulée des observations du Conseil d’État que ce projet de loi ne remédiera pas aux problèmes de mobilité. Une étude du SPF Mobilité, publiée aujourd’hui dans le journal *Le Soir*, confirme cette observation et indique que seuls 3 à 9 % des travailleurs disposant d’une voiture de société seraient enclins à adhérer à la mesure prévue dans ce projet.

Pour rappel, le Conseil d’État remet très clairement en cause l’objectif de ce projet de loi (DOC 54 2838/001 p. 69-74). Le Conseil d’État déclare que “Dès lors qu’il ne s’agit pas d’un régime dégressif, mais au contraire d’un dispositif susceptible d’applications répétées, et que l’affectation de l’allocation de mobilité n’est pas liée à des conditions restrictives, il est fort douteux qu’il s’agisse d’un moyen adéquat pour atteindre l’objectif poursuivi en matière de mobilité durable.” Le Conseil d’État poursuit en disant “L’allocation de mobilité visée dans le projet a certes pour objectif de répondre à certains besoins de mobilité personnelle et professionnelle, mais pour le reste aucune condition n’est imposée concernant l’affectation concrète de cette allocation pour le travailleur.” Le Conseil d’État insiste donc “qu’il faut en déduire que celui-ci peut disposer librement de l’allocation de mobilité, donc pas nécessairement pour répondre à des besoins de mobilité, et qu’à cet égard cette allocation est comparable à la rémunération ordinaire, dont il peut également disposer librement.” Le CNT suit dans son avis les remarques formulées par le Conseil d’État.

Toujours le Conseil d’État qui précise que “compte tenu du fait notamment (1) que le statut actuel avantageux des voitures de société est maintenu en l’état, (2) que la mesure en projet est basée sur le libre consentement de l’employeur et du travailleur, (3) que le choix

werknemer, (3) de keuze voor het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet onomkeerbaar is, (4) ingeval meerdere bedrijfswagens de werknemer ter beschikking staan, het verkrijgen van een mobiliteitsvergoeding voor één bedrijfswagen het gebruik van de andere bedrijfswagens niet uitsluit, (5) er geen relatie is tussen de mobiliteitsbehoeften van de betrokken werknemer en het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, dat immers gebaseerd is op de catalogusprijs van de laatste bedrijfswagen, (6) het vrij kunnen beschikken over de mobiliteitsvergoeding geen enkele waarborg biedt dat daarmee ook effectief “alternatieve duurzame verkeersmodi” worden aangewend, en (7) in de toelichting bij het ontwerp geen onderbouwde elementen zijn terug te vinden die het aannemelijk maken dat er een aantoonbaar verband is tussen de ontworpen maatregel en het beoogde doel ervan, namelijk minder wagens in het verkeer brengen en op die wijze een afname realiseren van de verkeerscongestie en de daarmee samenhangende gezondheids-, economische- en andere problemen, rijzen er volgens de Raad van State, afdeling Wetgeving, ernstige twijfels nopens de pertinentie van de ontworpen maatregel in het licht van de doelstelling ervan.”.

De spreker meent dat de pers eertijds niet overdreef toen zij stelde dat de Raad van State in haar advies het wetsontwerp van de regering afkraakte. Dus stelt hij opnieuw de volgende vraag in de hoop op meer duidelijke antwoorden. Op welke manier is de regering van plan om te antwoorden op het advies van de Raad van State dat stelt dat het wetsontwerp er niet in zal slagen om de aangekondigde doelstelling te bereiken en dat het wetsontwerp de belastingplichtigen op een duurzame wijze verschillend zal benaderen?

De NAR meent dat het mobiliteitsbudget een grotere keuze aan alternatieve mobiliteitsmodi biedt en aanzet tot het maken van keuzes die de mobiliteitssituatie zullen verbeteren. Het wetsontwerp beoogt geld te geven dat niet aan een betere mobiliteit moet worden besteed. Bovendien kan door het mobiliteitsbudget worden gekozen voor een milieuvriendelijkere auto.

Het mobiliteitsbudget zou er komen voor iedereen die aanspraak kan maken op een bedrijfswagen. Het is niet nodig om al gedurende 12 maanden over een bedrijfswagen te hebben beschikt alvorens aanspraak te kunnen maken op het mobiliteitsbudget.

In opdracht van de verstrekker van HR-diensten SD Worx en van Vacature.com heeft iVox een enquête gedaan bij 10 000 werknemers en 500 werkgevers in België; daaruit blijkt dat 46 % van de pendelaars die beschikken over een bedrijfswagen en die in een mobiliteitsvergoeding geïnteresseerd zijn, opnieuw

de convertir l'avantage d'une voiture de société en allocation de mobilité n'est pas irréversible, (4) que si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, l'obtention d'une allocation de mobilité pour une seule voiture de société n'exclut pas l'utilisation des autres voitures, (5) qu'il n'y a pas de relation entre les besoins de mobilité du travailleur concerné et le montant de l'allocation de mobilité, qui est en effet basé sur le prix catalogue de la dernière voiture de société, (6) que le fait de pouvoir disposer librement de l'allocation de mobilité ne garantit nullement l'utilisation effective de “modes de transport alternatifs durables”, et (7) que l'exposé accompagnant le projet ne contient pas d'éléments fondant et accréditant l'existence d'un lien démontrable entre la mesure en projet et l'objectif qu'elle vise, à savoir réduire le nombre de voitures en circulation et partant, la congestion du trafic et les problèmes économiques, de santé et autres y relatif, le Conseil d'État, section de législation, estime qu'il est permis de douter sérieusement de la pertinence de la mesure en projet au regard de l'objectif qu'elle vise.”

L'intervenant estime que la presse n'exagérerait pas par le passé lorsqu'elle affirmait que le Conseil d'État descendait le projet de loi du gouvernement en flammes dans son avis. Il réitère dès lors la question suivante dans l'espoir d'obtenir des réponses plus claires. De quelle manière le gouvernement a-t-il l'intention de répondre à l'avis du Conseil d'État, qui indique que le projet de loi ne permettra pas d'atteindre l'objectif annoncé et qu'il instaurera durablement un traitement différencié des contribuables?

Le CNT estime que le budget de mobilité donne un plus grand choix d'alternatives de mobilité et incite à poser des choix qui vont améliorer la mobilité. Le projet du gouvernement donne une somme d'argent sans que celle-ci ne doive être dédiée à une meilleure mobilité. De plus, le budget de mobilité permet de choisir une voiture plus respectueuse de l'environnement.

Le budget de mobilité s'adresse à tous ceux qui peuvent prétendre à une voiture de société. Il n'y a pas besoin d'avoir bénéficié déjà d'une voiture pendant 12 mois avant de pouvoir prétendre au budget de mobilité.

L'enquête menée par iVox pour le compte du fournisseur de services ressources humaines SD Worx et vacature.com auprès de 10 000 travailleurs et 500 employeurs en Belgique qui démontre que 46 % des navetteurs disposant d'une voiture de société et étant intéressés par une allocation de mobilité opteraient à nouveau

de privéwagens als transportmiddel zouden kiezen wanneer ze hun bedrijfswagen voor een vergoeding zouden inwisselen. Gemiddeld is een privéwagen minder milieuvriendelijk omdat hij minder vaak wordt vervangen dan een bedrijfswagen. Om (para-)fiscale redenen zou in het kader van een mobiliteitsbudget een bedrijfswagen waarschijnlijk niet worden vervangen door een privéwagen die intensief zou worden gebruikt. De werknemers die voor een mobiliteitsbudget kiezen en die zich vele dagen met de wagen moeten of willen blijven verplaatsen – in het bijzonder voor andere trajecten dan het woon-werkverkeer –, zullen er daarentegen voor opteren om een milieuvriendelijkere en/of minder dure bedrijfswagen (in vergelijking met de wagen waarop zij aanspraak kunnen maken) te combineren met duurzame transportmodi en -diensten.

Het mobiliteitsbudget is administratief gezien eenvoudiger dan de mobiliteitsvergoeding. De NAR vindt dat de mobiliteitsvergoeding onvoldoende rekening houdt met het administratieve kluwen waarmee de bedrijven te maken krijgen. Daarnaast betreurt de Raad dat in het wetsontwerp niets gezegd wordt over een evaluatie.

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 of zij op het ogenblik van de aanvraag al minstens drie maanden ononderbroken over een bedrijfswagen moet beschikken bij de huidige werkgever. De NAR zou graag weten wat er gebeurt in geval van schorsing van de arbeidsovereenkomst (bijvoorbeeld wegens ziekte). Wordt de periode van schorsing van de arbeidsovereenkomst bij de berekening van de drie maanden buiten beschouwing gelaten?

Artikel 22, § 2, van het wetsontwerp bepaalt dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding vastgesteld werd op 4 % van zes zevenen van de cataloguswaarde van de ingeleverde bedrijfswagen. De NAR vraagt zich af of dit percentage voldoende hoog is om ervoor te zorgen dat de mobiliteitsvergoeding voor de Staat budgettair neutraal is. Hij vraagt enige verduidelijking omtrent artikel 22, § 3, van het wetsontwerp, waarin staat dat het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat het jaarlijks belastbare voordeel van de mobiliteitsvergoeding overschrijdt, vrijgesteld is. Ook hierover wenst de spreker duidelijke antwoorden.

In zijn kritiek vestigt de NAR ten slotte 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 ingesteld tegen de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding. De NAR is ervan overtuigd dat met het

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 donc 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 de mobilité en raison de son traitement (para-)fiscal. Les travailleurs qui optent pour un budget de 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".

Le budget de mobilité est administrativement plus simple que l'allocation de mobilité. Le CNT estime que l'allocation de mobilité ne tient pas assez compte de la complexité administrative auxquelles sont confrontées les entreprises. En plus, le CNT déplore l'absence d'évaluation dans le projet de loi du gouvernement.

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. Le CNT souhaite savoir ce qu'il se passe en cas de suspension du contrat de travail (par exemple pour cause de maladie). La période de suspension du contrat de travail est-elle neutralisée dans le calcul des trois mois?

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. Le CNT se demande si ce pourcentage est suffisamment élevé pour garantir la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité pour l'État. Il demande 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. L'intervenant demande là-aussi des réponses claires à la problématique.

Enfin dans sa critique, le CNT écrit ceci: "Le CNT attire 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. Le CNT est convaincu que le budget de

mobilitéitsbudget kan worden tegemoetgekomen aan een aantal kritische opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de mobiliteitsvergoeding. Daarom vraagt de NAR dat de beide wetsontwerpen betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding en betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget samen worden ingevoerd. Waarom wil de regering dan ook halsstarrig dat het wetsontwerp over “cash for cars” meteen wordt aangenomen? Waarom worden beide teksten niet geïntegreerd? Aangezien de regering bovendien de inwerkingtreding op 1 januari 2018 heeft gemist en een dergelijke maatregel idealiter per kalenderjaar wordt toegepast, begrijpt de spreker nog steeds niet waarom men ter zake zo dringend en overhaast wetgevend wil optreden.

Kan de regering, gelet op al deze opmerkingen, enkele garanties geven met betrekking tot een tijdpad voor de bespreking van het mobiliteitsbudget? De spreker wenst dat beide wetsontwerpen worden samengevoegd en op hetzelfde moment in werking treden. Hij stelt de regering voor om haar standpunt te herzien en beide dossiers, zoals gevraagd door de NAR, samen te voegen.

De heer Benoît Dispa (cdH) merkt op dat de bespreking in eerste lezing (DOC 54 2838/003) en de hoorzittingen (DOC 54 2838/002) hebben aangetoond dat de regering op het verkeerde pad zat en dat het wetsontwerp dat op tafel werd gelegd niet toereikend was. Tijdens de tweede lezing heeft de spreker de indruk dat de regering geen enkel gehoor geeft aan de kritische noten, zelfs niet aan de opmerkingen van de NAR en dat zij bij haar standpunt blijft tegen alles en iedereen in.

Tijdens de eerste lezing is het duidelijk geworden dat het wetsontwerp “cash for cars” haar beoogde doelstellingen niet zal behalen. De mobiliteitsproblemen zijn een belangrijke uitdaging ten opzichte van de grootstedelijke files, de dynamiek van de economie, de levenskwaliteit en de volksgezondheid. De mobiliteitsvergoeding is niet in staat om ook maar enigszins tegemoet te komen aan deze uitdagingen. Alle waarnemers en in het bijzonder de sociale partners (zie hoorzittingen, DOC 54 2838/002) hebben erop gewezen, dat het wetsontwerp van de regering geen impact zal hebben op het fileleed op de weg. Deze maatregel zal niet kunnen rekenen op het succes dat men nodig heeft om het mobiliteitsgedrag voldoende te wijzigen.

De Raad van State heeft zich eveneens heel kritisch uitgelaten over dit wetsontwerp, getuige hiervan de vele opmerkingen in haar advies die erop wijzen dat de beoogde doelstellingen niet zullen gehaald worden.

mobilité peut répondre à certaines remarques critiques du Conseil d'État au sujet de l'allocation de mobilité. Il demande par conséquent que les deux projets de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité et concernant l'instauration d'un budget de mobilité soient déposés ensemble.” Dès lors, pourquoi le gouvernement s'obstine à vouloir voter le projet “cash for cars” tout de suite? Pourquoi ne pas réaliser une intégration des deux textes? De plus, le gouvernement ayant raté l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2018 et sachant que ce type d'instrument est idéalement d'application par année civile, l'intervenant ne comprend toujours pas l'urgence à vouloir légiférer précipitamment sur le sujet.

Au vu de toutes ces remarques, le gouvernement peut-il donner quelques garanties sur un calendrier relatif à l'examen d'un budget de mobilité? L'intervenant souhaite que les deux projets soient liés et entrent en vigueur au même temps et il suggère que le gouvernement revoit sa position et lie les deux dossiers comme le CNT le demande.

M. Benoît Dispa (cdH) signale que la discussion en première lecture (DOC 54 2838/003) et les auditions (DOC 54 2838/002) ont montré que le gouvernement était sur la mauvaise voie et que le projet de loi qui avait été mis sur la table n'était pas satisfaisant. Lors de la deuxième lecture, l'intervenant a eu l'impression que le gouvernement n'a prêté aucune attention aux notes critiques, pas même aux observations du CNT et qu'il campait sur ses positions envers et contre tous.

Il est apparu clairement durant la première lecture que le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité n'atteindrait pas les objectifs visés. Les problèmes de mobilité constituent un défi de taille par rapport aux embouteillages dans les grandes villes, à la dynamique de l'économie, à la qualité de vie et à la santé publique. L'allocation de mobilité n'est pas en mesure de répondre ne fût-ce qu'un tant soit peu à ces défis. Tous les observateurs et, en particulier les partenaires sociaux (voir auditions, DOC 54 2838/002), ont signalé que le projet de loi du gouvernement n'aura aucun impact sur les embarras de circulation. Cette mesure n'aura pas le succès escompté qui est nécessaire afin de changer suffisamment les comportements en matière de mobilité.

Le Conseil d'État s'est également exprimé en des termes très critiques au sujet du projet de loi, comme en témoignent les nombreuses observations qu'il a émises dans son avis indiquant que les objectifs visés ne seront pas atteints.

De spreker begrijpt niet dat de regering haar plannen koppig doorzet terwijl er een alternatief bestaat dat ontwikkeld werd door de sociale partners.

En vandaag, tijdens de tweede lezing, worden wederom dezelfde kritische opmerkingen bevestigd met het advies van de NAR dat sterke gelijkenissen vertoont met de eerdere kritieken. Ook dit advies stelt dat de beoogde doelstellingen niet zullen behaald worden. De intenties van het wetsontwerp, met name een alternatief formuleren voor het systeem van de bedrijfswagen is lovenswaardig maar in de praktijk loopt het wetsontwerp haar doel mis. In zijn advies toont de NAR dat zijn voorstel van het mobiliteitsbudget een meer adequate oplossing biedt aan de vele uitdagingen inzake mobiliteit dan het wetsontwerp van de regering. De spreker heeft weinig begrip voor de volharding van de regering. De voorgestelde mobiliteitsvergoeding zal de doelstellingen inzake mobiliteit niet behalen en zal het functioneren van de ondernemingen er niet makkelijker op maken. Integendeel, het zal de organisatie voor de ondernemingen verder bemoeilijken.

Omwille van deze hardnekkige houding loopt deze regering een geweldige kans mis om krediet te geven aan het sociaal overleg in dit land. Het voorstel van een mobiliteitsbudget betreft een coherent voorstel dat gedeeld wordt door het geheel van de sociale partners. Het pakt bovendien een problematiek aan die belangrijk is voor de meerderheid en heel gemakkelijk te implementeren is. Ondanks alles, houdt de meerderheid voet bij stuk. De spreker begrijpt deze houding niet en kan slechts tot de volgende conclusie komen, met name dat de titel van de maatregel en meer bepaald het woord “cash” vanuit electorale overwegingen een pluspunt kan betekenen maar ten aanzien van de uitdagingen inzake mobiliteit, de administratieve vereenvoudiging voor de bedrijven en het sociaal overleg een gemiste kans is. Misschien zal het verwachte wetsontwerp inzake het mobiliteitsbudget wel soelaas bieden maar het blijft jammer dat de regering niet beslist tot de invoering van beide maatregelen op hetzelfde moment.

De heer David Geerts (sp.a) merkt op dat de titel “cash for cars” een veel betere omschrijving is van het voorstel van de regering. De term mobiliteitsvergoeding laat onterecht de hoop bestaan dat met deze maatregel een antwoord geboden wordt op de huidige problemen inzake mobiliteit, wat jammer genoeg niet het geval is.

De spreker blijft zich nog steeds afvragen welke doelgroep met deze maatregel wordt beoogd. In eerste lezing en tijdens de hoorzittingen heerste hieromtrent veel onduidelijkheid en werd er met cijfers gegoocheld. Tijdens de eerste lezing heeft de minister van Mobiliteit verklaard dat de doelgroep vooral bestaat uit

L'intervenant ne comprend pas que le gouvernement poursuive ses plans avec entêtement, alors qu'il existe une alternative mise point par les partenaires sociaux.

Et aujourd'hui, en deuxième lecture, les mêmes critiques sont une fois encore confirmées par l'avis du CNT, qui présente de fortes similitudes avec les critiques formulées précédemment. L'avis à l'examen affirme, lui aussi, que les objectifs visés ne seront pas atteints. Bien que les intentions du projet de loi, à savoir la formulation d'une alternative au système des véhicules de société, soient louables, dans la pratique, le projet de loi manque son objectif. Dans son avis, le CNT montre que sa proposition de budget mobilité offre une solution plus adéquate que le projet de loi du gouvernement aux nombreux défis en termes de mobilité. L'intervenant peine à comprendre l'obstination du gouvernement. L'allocation de mobilité proposée ne permettra ni de réaliser les objectifs en termes de mobilité, ni de faciliter le fonctionnement des entreprises, qu'elle rendra au contraire encore plus complexe.

En s'obstinant de la sorte, le gouvernement rate une magnifique occasion de donner du crédit à la concertation sociale dans ce pays. La proposition de budget mobilité est une formule cohérente, soutenue par l'ensemble des partenaires sociaux. Elle s'attaque en outre à une problématique chère à la majorité, et est très facile à mettre en œuvre. Malgré tout, la majorité n'en démord pas. L'intervenant ne comprend pas cette attitude et il se voit forcé de conclure que le titre de la mesure, et en particulier le mot “cash”, peut représenter un atout électoraliste, mais sur le plan de la mobilité, de la simplification administrative pour les entreprises et de la concertation sociale, c'est une occasion manquée. Peut-être que le projet de loi attendu relatif au budget mobilité pourra améliorer les choses, mais il est regrettable que le gouvernement n'ait pas décidé d'instaurer les deux mesures simultanément.

M. David Geerts (sp.a) fait observer que le titre “cash for cars” définit beaucoup mieux la proposition du gouvernement. Le terme “allocation de mobilité” suscite de faux espoirs en laissant entendre que la mesure offre une réponse aux problèmes actuels en termes de mobilité, ce qui n'est malheureusement pas le cas.

L'intervenant continue de se demander quel groupe est ciblé par ces mesures. En première lecture et lors des auditions, la situation était loin d'être claire à cet égard et on a beaucoup jonglé avec les chiffres. Pendant la première lecture, le ministre de la Mobilité a expliqué que le groupe cible était principalement constitué de

werknemers die in de buurt van Brussel wonen en over twee bedrijfswagens beschikken. Wat is nu eigenlijk de doelgroep? Is er binnen de regering ook een consensus over die doelgroep en de manier waarop deze doelgroep kan worden bereikt? Deze elementen zijn cruciaal bij de evaluatie van de beoogde doelstellingen van de maatregel.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) merkt op dat het advies van de NAR het enige extra element is ten opzichte van de bespreking tijdens de eerste lezing van dit wetsontwerp. De inhoud van dit advies werd trouwens reeds mondeling toegelicht tijdens de hoorzittingen met de sociale partners (DOC 54 2838/002). De spreker stipt aan dat het advies van de NAR niet expliciet vraagt om beide beleidsinstrumenten met elkaar te integreren. De vraag van de NAR om boven op de invoering van de mobiliteitsvergoeding ook werk te maken van de invoering van een mobiliteitsbudget is volledig in lijn met het standpunt van deze regering. De werkzaamheden met betrekking tot de uitwerking van een mobiliteitsbudget zijn volop aan de gang maar dat betekent echter niet dat er nu moet gewacht worden met de invoering van het mobiliteitsvergoeding.

De spreker gelooft echter wel dat de invoering van het mobiliteitsbudget meer impact zal hebben op de mobiliteitskeuzes van werknemers en de mobiliteitsproblemen in het algemeen. Desalniettemin is de invoering van de mobiliteitsvergoeding een stap vooruit mits het uitdrukkelijke voornemen dat het mobiliteitsbudget intussen verder wordt uitgewerkt.

De heer Johan Van Overtveldt, minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, stipt aan dat de regering geen contradictie ziet tussen de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget. Hij leest in de nota van de NAR dat het mobiliteitsbudget beschouwd wordt als een complementair element aan de mobiliteitsvergoeding. Op dit ogenblik zijn er technische werkgroepen bezig met het bestuderen van verschillende voorstellen inzake het mobiliteitsbudget. Van zodra hun werkzaamheden zijn afgerond, zal binnen de regering de discussie over dit mobiliteitsbudget ten gronde worden gevoerd.

Betreffende de doelgroep van de mobiliteitsvergoeding gaat het om de werknemers met een bedrijfswagen waarvan een groot deel van deze werknemers deze bedrijfswagen effectief nodig hebben om hun job te kunnen uitvoeren. Van deze specifieke groep van werknemers kan men niet verlangen dat zij op dit voorstel ingaan. De huidige schattingen maken gewag van 30 000 werknemers die zouden kiezen voor een mobiliteitsvergoeding waarvan de helft niet meer zou

travailleurs habitant dans les environs de Bruxelles et disposant de deux voitures de société. Quel est en fait ce groupe cible? Règne-t-il également un consensus au sein du gouvernement s'agissant de ce groupe cible et de la façon dont il peut être atteint? Ces éléments sont essentiels pour évaluer quelles seront les finalités recherchées de la mesure.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique que l'avis du CNT est le seul élément supplémentaire dont dispose la commission par rapport aux discussions du projet de loi à l'examen en première lecture. Le contenu de cet avis a en outre déjà été commenté oralement lors des auditions avec les partenaires sociaux (DOC 54 2838/002). L'intervenant indique que l'avis du CNT ne demande pas explicitement de fusionner les deux instruments stratégiques. Il demande l'introduction d'un budget mobilité en plus de l'introduction d'une allocation de mobilité, ce qui correspond en tous points à la position du gouvernement. Les travaux relatifs à l'élaboration d'un budget mobilité battent leur plein, ce qui ne signifie toutefois pas qu'il faut attendre avant d'introduire l'allocation de mobilité.

L'intervenant estime cependant que l'introduction d'un budget mobilité aura davantage d'impact sur les choix que les travailleurs prennent en matière de mobilité et sur les problèmes de mobilité en général. Néanmoins, l'introduction d'une allocation de mobilité constitue un pas en avant, à condition que le gouvernement ait la ferme intention de continuer à développer le budget mobilité.

M. Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, souligne que le gouvernement ne voit pas de contradiction entre l'allocation de mobilité et le budget mobilité. Il lit dans la note du CNT que le budget mobilité est considéré comme un élément complémentaire de l'allocation de mobilité. Des groupes de travail techniques sont actuellement en train d'étudier différentes propositions relatives au budget mobilité. Dès que leurs travaux seront terminés, ce budget mobilité fera l'objet d'une discussion approfondie au sein du gouvernement.

En ce qui concerne le groupe cible de l'allocation de mobilité, il s'agit de travailleurs disposant d'une voiture de société dont la majeure partie ont effectivement besoin de ces voitures de société pour pouvoir travailler. On ne peut pas exiger de ce groupe spécifique de travailleurs qu'ils adhèrent à la proposition à l'examen. Les estimations actuelles font état de 30 000 travailleurs qui opteraient pour une allocation de mobilité et dont la moitié n'opterai plus pour un véhicule privé.

opteren voor een privéwagen. Hierdoor zouden er 15 000 voertuigen minder op de weg zijn. De minister onderstreept dat dit louter prognoses zijn en dat men de effecten van de maatregel zal moeten afwachten. Het spreekt voor zich dat er ook een evaluatie van de maatregel zal plaatsvinden van zodra deze gedurende een zekere periode loopt.

Voor wat betreft die werknemers die over twee bedrijfswagen beschikken, merkt de minister op dat het om uiterst zeldzame gevallen gaat. Hierover zijn geen gedetailleerde cijfers beschikbaar.

Aangaande de opmerkingen van de Raad van State omtrent het discriminerend effect van de mobiliteitsvergoeding, meent de regering dat deze discriminatie louter voortvloeit uit het feit dat er werknemers zijn met een bedrijfswagen en werknemers die niet beschikken over een bedrijfswagen. Deze maatregel voegt echter geen extra discriminatie toe aan het bestaande onderscheid.

Inzake de arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding, bevat het advies van de NAR inderdaad een aantal opmerkingen maar daar is echter al aan tegemoet gekomen omdat het heel eenduidige principe overeind blijft dat de mobiliteitsvergoeding op arbeidsrechtelijk gebied op dezelfde wijze zal behandeld worden als de bedrijfswagen. Met betrekking tot de juridische gevolgen van de mobiliteitsvergoeding en meer specifiek de verplaatsingskosten in het algemeen, is zeer duidelijk voorzien dat de verplichting om tussen te komen in de verplaatsingskosten niet ophoudt te bestaan ten aanzien van de werknemer die een mobiliteitsvergoeding ontvangt. Bovendien is het ook niet zo dat de werkgever niet meer kan tussenkomen in de verplaatsingskosten van werknemers die geen mobiliteitsvergoeding ontvangen.

De minister gaat vervolgens in op de vraag of het belastbaar gedeelte van de mobiliteitsvergoeding, met name de 4 % van zes zevende van de cataloguswaarde, hoog genoeg is om de budgetneutraliteit te garanderen. Dat belastbaar gedeelte van 4 % van de mobiliteitsvergoeding is gebaseerd op het belastbaar voordeel auto maar dan zonder de twee correcties die hiervoor gelden. Inzake het belastbaar voordeel auto wordt er namelijk gerekend met een CO₂-coëfficiënt én met een leeftijdscorrectie. De eerste parameter zorgt ervoor dat het VAA-auto (voordeel alle aard auto) elk jaar stijgt, de tweede parameter zorgt ervoor dat het VAA-auto elk jaar daalt. De twee houden elkaar min of meer in evenwicht.

Om eenzelfde evenwicht te realiseren bij de mobiliteitsvergoeding werd ervoor geopteerd om geen

On recenserait ainsi 15 000 véhicules en moins sur les routes. Le ministre souligne que ce ne sont que des prévisions et qu'il faudra attendre les effets de la mesure. Il va de soi que la mesure sera également évaluée après un certain temps.

En ce qui concerne les travailleurs qui disposent de deux voitures de société, le ministre souligne qu'il s'agit de cas extrêmement rares. On ne dispose pas de chiffres détaillés en la matière.

En ce qui concerne les observations du Conseil d'État concernant l'effet discriminatoire de l'allocation de mobilité, le gouvernement estime que cette discrimination résulte simplement du fait que certains travailleurs disposent d'une voiture de société et que d'autres n'en disposent pas. La mesure à l'examen n'ajoute toutefois aucune discrimination à la différence existante.

Il va de soi que l'avis du CNT contient un certain nombre d'observations en ce qui concerne le traitement de l'allocation de mobilité en droit du travail, mais il y a déjà été donné suite, dès lors que le principe très clair selon lequel l'allocation de mobilité bénéficiera en droit du travail du même traitement que la voiture de société est maintenu. En ce qui concerne les conséquences juridiques de l'allocation de mobilité, et plus spécifiquement les frais de déplacement en général, il est clairement prévu que l'obligation en matière d'intervention financière dans les frais de déplacement ne cesse pas d'exister à l'égard du travailleur qui perçoit une allocation de mobilité. En outre, il n'est pas non plus prévu que l'employeur ne peut plus intervenir dans les frais de déplacement de travailleurs qui ne perçoivent pas d'allocation de mobilité.

Le ministre s'attarde ensuite sur la question de savoir si la partie imposable de l'allocation de mobilité, à savoir 4 % de six septièmes de la valeur catalogue, est suffisamment élevée pour garantir la neutralité budgétaire. Cette partie imposable de 4 % de l'allocation de mobilité est basée sur l'avantage imposable de la voiture, abstraction faite des deux corrections appliquées en la matière. En ce qui concerne l'avantage imposable de la voiture, le calcul tient effectivement compte à la fois d'un coefficient CO₂ et d'une correction en fonction de l'âge de la voiture. Le premier paramètre fait en sorte que l'ATN (avantage de toute nature) pour la voiture augmente chaque année, le deuxième paramètre faisant en sorte que l'ATN pour la voiture diminue chaque année. Les deux paramètres s'équilibrent plus ou moins.

Afin de réaliser un même équilibre dans le cas de l'allocation de mobilité, il a été choisi de ne pas tenir

rekening te houden met de ouderdom van de ingeleverde bedrijfswagen. Er wordt met andere woorden vanuit gegaan dat elke ingeleverde bedrijfswagen nieuw is; de catalogusprijs wordt dus voor 100 % in rekening gebracht en niet verminderd naargelang de ouderdom van de auto. Voor de meest ingeleverde auto's zal dat met andere woorden te hoog zijn of met andere woorden hoger dan bij de VAA-auto. Daarnaast wordt er evenmin rekening gehouden met de CO₂-uitstoot, aangezien er immers geen bedrijfswagen meer is. Daarom werd er geopteerd om 4 % te nemen van de cataloguswaarde, met name de minimale CO₂-uitstoot die in rekening wordt gebracht bij de VAA-auto, wat dus voor de meeste ingeleverde auto's betekent dat die 4 % te laag zal zijn of met andere woorden lager dan het VAA-auto. Aangezien de ene parameter te hoog is en de andere te laag is er sprake van budgetneutraliteit.

De minister besluit met de vraag van de NAR om meer toelichting te geven bij artikel 22, § 3, dat stelt dat het bedrag van de mobiliteitsvergoeding dat hoger ligt dan de 4 % vrijgesteld is. Vanuit fiscaal oogpunt bestaat het uitgangspunt erin dat de mobiliteitsvergoeding in zijn totaliteit een belastbaar voordeel is en dit ten belope van het volledige bedrag. Als evenwel de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend onder de voorwaarden die voorzien zijn in het wetsontwerp dan is de mobiliteitsvergoeding nog slechts een belastbaar voordeel ten belope van 4 % van zes zevende van de cataloguswaarde en is het overige gedeelte, buiten die 4 %, vrijgesteld zodanig dat het belastbaar deel overeenstemt met het belastbaar voordeel auto (met andere woorden budgetneutraal voor de werknemer). Het gevolg van deze *setup* is dat een mobiliteitsvergoeding die wordt toegekend aan een werknemer die niet voldoet aan de voorwaarden in zijn totaliteit belastbaar is zoals een belastbaar voordeel.

De heer Stéphane Crusnière (PS) blijft met de vraag zitten waarom deze regering per sé de mobiliteitsvergoeding wil invoeren terwijl heel wat studies en waarnemers opmerken dat de impact van de maatregel beperkt zal zijn. Bovendien zal de maatregel pas vanaf 1 januari 2019 van kracht zijn waardoor de regering voldoende tijd heeft om ook werk te maken van de gelijktijdige invoering van een mobiliteitsbudget en de beoogde doelstellingen inzake mobiliteit wel gehaald kunnen worden. De spreker roept dan ook deze regering op om de lopende besprekingen in de technische werkgroepen af te wachten en beide voorstellen later dit jaar ter stemming voor te leggen.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) merkt op dat de NAR reeds meer dan één jaar geleden haar voorstel met betrekking tot het mobiliteitsbudget heeft voorgesteld. Deze vaststelling en de nog steeds lopende bespreking van de voorstellen omtrent het

compte de l'âge de la voiture de société restituée. En d'autres termes, on part du principe que chaque voiture de société restituée est neuve; le prix catalogue est donc intégralement pris en compte, et non diminué en fonction de l'âge de la voiture. Pour la plupart des voitures restituées, il sera donc trop élevé ou, en d'autres termes, plus élevé que pour un ATN pour la voiture. De même, il n'est pas tenu compte de l'émission de CO₂, dès lors qu'il n'y a en effet plus de voiture de société. C'est la raison pour laquelle le taux de 4 % de la valeur catalogue a été retenu, c'est-à-dire l'émission de CO₂ minimale prise en considération pour l'ATN pour la voiture, ce qui signifie que pour la plupart des voitures de société ce taux de 4 % sera trop bas ou, en d'autres termes, plus bas que l'ATN pour la voiture. Comme un paramètre est trop élevé et que l'autre paramètre est trop bas, la neutralité budgétaire est assurée.

Le ministre conclut en apportant les précisions demandées par le CNT concernant l'article 22, § 3, qui prévoit que le montant de l'allocation de mobilité excédant 4 % est exonéré. D'un point de vue fiscal, l'allocation de mobilité constitue en principe dans sa totalité un avantage imposable et ce, à concurrence du montant total. Toutefois, lorsque l'allocation de mobilité est octroyée selon les conditions prévues dans le projet de loi, elle ne constitue plus un avantage imposable, qu'à concurrence de 4 % de six septièmes de la valeur catalogue de la voiture de société restituée, et la partie restante, hormis ces 4 %, est exonérée de telle sorte que la partie imposable corresponde à l'avantage imposable de la voiture (l'opération étant, en d'autres termes, budgétairement neutre pour le travailleur). Il résulte de ce dispositif qu'une allocation de mobilité octroyée à un travailleur qui ne satisfait pas aux conditions est imposable dans sa totalité à l'instar d'un avantage imposable.

M. Stéphane Crusnière (PS) se demande toujours pourquoi ce gouvernement souhaite à tout prix instaurer l'allocation de mobilité alors que bon nombre d'études et d'observateurs soulignent que la mesure aura un impact limité. En outre, la mesure n'entrera en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 2019, ce qui donne au gouvernement le temps nécessaire pour instaurer simultanément un budget mobilité et pour atteindre les objectifs visés en matière de mobilité. L'intervenant appelle dès lors le gouvernement à attendre les discussions en cours au sein des groupes de travail techniques et à soumettre les deux propositions aux votes dans le courant de cette année.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) fait observer que cela fait plus d'un an déjà que le CNT a soumis sa proposition relative au budget mobilité. Cette constatation et le fait que les propositions relatives au budget mobilité soient toujours en cours de discussion au

mobilitéitsbudget in technische werkgroepen in de schoot van de regering doen de spreker twijfelen aan de wil om vooruitgang te boeken in het dossier van het mobiliteitsbudget. Wat belet de regering concreet om verdere stappen dienaangaande te zetten? Is er geen akkoord over de voorstellen van de NAR? De spreker wenst een beter inzicht te krijgen in de redenen van de huidige blokkering in het dossier. Ondanks de geruststellende woorden van de CD&V-fractie meent de spreker dat de regering geen vooruitgang wil boeken met betrekking tot de invoering van een mobiliteitsbudget en de zaken op de lange baan schuift.

De heer Eric Van Rompuy (CD&V), voorzitter, besluit op basis van de uitspraken van de minister dat de regering zich engageert op basis van het advies van de NAR om na afloop van de discussie binnen de technische werkgroepen een mobiliteitsbudget in te voeren. Er komt zeker een tweede stap in navolging van de mobiliteitsvergoeding.

De minister herhaalt dat ook de NAR geen contradictie ontwaart tussen de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget. De ene maatregel is complementair ten opzichte van de andere.

Ten aanzien van de suggestie dat er geen technische aspecten nader moeten worden onderzocht, werpt de minister op dat de tekst van de NAR slechts weinig antimisbruikbepalingen bevat. Een adequate antimisbruikregeling is belangrijk voor deze regering en moet dus verder ontwikkeld worden. Daarnaast is er de kwestie van de budgetneutraliteit dat in de voorstellen van de NAR slechts weinig aandacht krijgt. Ook hier zullen de technische werkgroepen verdere verfijningen aanbrengen.

De heer Benoît Dispa (cdH) merkt op dat er vanuit de meerderheid niet met één en dezelfde stem wordt gesproken. De voorzitter van de commissie gaf aan dat er een politieke wil was om verdere stappen te zetten in lijn met de voorstellen van de NAR. De minister op zijn beurt verklaart dat er inzake antimisbruikbepalingen en budgetneutraliteit nog heel wat werk aan de winkel is. De spreker bespeurt aan de ene kant een zekere politieke wil en aan de andere kant een aantal opwerpingen die erop wijzen dat de regering zich niet op dezelfde manier achter dit idee schaaft dan de voorzitter van deze commissie.

De heer Eric Van Rompuy (CD&V), voorzitter, geeft aan dat hij enkel de wil van de leden van deze commissie heeft uitgedrukt met name dat volgend op de stemming over de mobiliteitsvergoeding een wetsontwerp omtrent het mobiliteitsbudget zal volgen. De spreker stipt aan dat

sein des groupes de travail techniques du gouvernement amènent l'intervenant à douter de la volonté de progresser dans ce dossier. Qu'est-ce qui empêche concrètement le gouvernement d'avancer? N'y a-t-il pas d'accord sur les propositions du CNT? L'intervenant voudrait mieux comprendre les raisons du blocage actuel dans ce dossier. Malgré les propos rassurants du groupe CD&V, l'intervenant estime que le gouvernement n'a pas la volonté d'aller de l'avant dans l'instauration d'un budget mobilité et qu'il reporte le dossier aux calendes grecques.

M. Eric Van Rompuy (CD&V), président, conclut, sur la base des propos du ministre, que le gouvernement s'engage à instaurer un budget mobilité dans la ligne de l'avis du CNT à l'issue des discussions au sein des groupes de travail techniques. Il y aura donc certainement une seconde étape après l'instauration de l'allocation de mobilité.

Le ministre répète que le CNT ne voit pas non plus de contradiction entre l'allocation de mobilité et le budget mobilité. Chaque mesure est complémentaire par rapport à l'autre.

Concernant l'idée selon laquelle il n'y aurait pas lieu d'examiner plus avant certains aspects techniques, le ministre indique que le texte du CNT ne contient qu'un petit nombre de dispositions anti-abus. Une réglementation anti-abus est importante aux yeux du gouvernement et elle sera donc davantage développée. Le ministre évoque par ailleurs la question de la neutralité budgétaire, à laquelle la CNT ne prête guère attention dans ses propositions. Sur ce point également, les groupes de travail techniques apporteront de nouvelles améliorations.

M. Benoît Dispa (cdH) fait observer que la majorité ne s'exprime pas d'une seule voix. Le président de la commission a indiqué qu'il y avait une volonté politique d'aller plus loin dans ce dossier, dans la ligne des propositions du CNT. Pour sa part, le ministre déclare qu'il reste beaucoup à faire en matière de dispositions anti-abus et de neutralité budgétaire. L'intervenant relève, d'un côté, une certaine volonté politique et, de l'autre côté, des remarques qui laissent entendre que le gouvernement ne se range pas derrière cette idée de la même manière que le président de la commission.

M. Eric Van Rompuy (CD&V), président, indique qu'il a simplement exprimé le souhait des membres de la commission, à savoir qu'à la suite du vote sur l'allocation de mobilité, il y ait un projet de loi relatif au budget mobilité. L'intervenant souligne qu'un certain nombre

er nog een aantal technische aspecten moeten onderzocht worden in de technische werkgroepen en dat het toekomstige wetsontwerp evenwel geen kopie zal zijn van de voorstellen van de NAR. Daarnaast benadrukt de spreker dat er wel degelijk een wetgevend vervolg zal komen op de invoering van de mobiliteitsvergoeding en dit vertaalt de politieke wil van zowel de regering, de meerderheidspartijen en de leden van deze commissie over de grenzen van oppositie en meerderheid heen. Tot slot werpt de spreker op dat de NAR geen contradictie ziet in de invoering van zowel een mobiliteitsvergoeding als van een mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget is voor de NAR een belangrijke complementaire component aan de mobiliteitsvergoeding.

De heer Stéphane Crusnière (PS) hoopt dat de verwachtingen van de heer Van Rompuy zullen uitkomen. Vervolgens wil de spreker zich bij de minister vergewissen van de aanvangsdatum van de invoering van de mobiliteitsvergoeding, met name 1 januari 2019.

De minister bevestigt dat de mobiliteitsvergoeding retroactief per 1 januari 2018 wordt ingevoerd en niet op 1 januari 2019.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) merkt op dat de woorden van de minister hem doen denken aan de eersteklasbegrafenis van het mobiliteitsbudget. De minister kaart twee knelpunten aan met name de antimisbruikbepalingen en de budgetneutraliteit. De spreker suggereert om de antimisbruikbepalingen opgenomen in het wetsontwerp voor de mobiliteitsvergoeding over te nemen in het wetsontwerp voor het mobiliteitsbudget. Voor wat betreft de budgetneutraliteit wenst de spreker zijn twijfels uit te drukken ten aanzien van de budgetneutraliteit van de mobiliteitsvergoeding. Hij merkt op dat het voorstel van de NAR beter gewapend is om de toetssteen van de budgetneutraliteit te doorstaan omdat er een verplichting is om gerichte uitgaven te doen inzake mobiliteit met een precieze lijst van mogelijke opties en omdat er een belastingheffing is voorzien voor het niet-uitgegeven saldo voor de mobiliteitsnoden. Tot slot vermoedt de spreker dat de NAR uit beleefdheid de beide concepten naast elkaar dult in plaats van simpelweg het ontwerp van de mobiliteitsvergoeding naast zich neer te leggen omwille van de vele gebreken. De regering mag de beleefdheid van de NAR dan ook niet misbruiken om haar wetsontwerp inzake de mobiliteitsvergoeding te rechtvaardigen. Bovendien getuigt de houding van de regering, waarbij zij eenvoudigweg het advies van de NAR naast zich neerlegt, van weinig respect voor de sociale partners.

De heer Egbert Lachaert (Open Vld) wijst erop dat de oppositie zoekt naar de tegenstellingen binnen de meerderheid die er eigenlijk niet zijn. Alle

d'aspecten techniques doivent encore être examinés au sein des groupes de travail techniques, mais que le futur projet de loi ne sera pas une copie des propositions du CNT. M. Van Rompuy souligne par ailleurs que l'instauration de l'allocation de mobilité sera bel et bien suivie d'une autre initiative législative, ce qui traduit la volonté politique tant du gouvernement et des partis de la majorité que des membres de la commission, par-delà les clivages entre majorité et opposition. L'intervenant fait enfin observer que le CNT ne voit pas de contradiction dans le fait d'instaurer tant une allocation de mobilité qu'un budget mobilité. Pour le CNT, le budget mobilité est un élément complémentaire important par rapport à l'allocation de mobilité.

M. Stéphane Crusnière (PS) espère que les attentes de M. Van Rompuy ne seront pas déçues. L'intervenant souhaite ensuite s'assurer auprès du ministre de la date d'entrée en vigueur de l'allocation de mobilité, à savoir le 1^{er} janvier 2019.

Le ministre confirme que l'allocation de mobilité sera instaurée rétroactivement au 1^{er} janvier 2018, et non au 1^{er} janvier 2019.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) souligne que les propos du ministre lui font craindre un enterrement de première classe du budget mobilité. Le ministre évoque deux problèmes, à savoir les dispositions anti-abus et la neutralité budgétaire. L'intervenant suggère d'intégrer les dispositions anti-abus contenues dans le projet de loi relatif à l'allocation de mobilité dans le projet de loi relatif au budget mobilité. En ce qui concerne la neutralité budgétaire, l'intervenant exprime des réserves quant à la neutralité budgétaire de l'allocation de mobilité. Il précise que la proposition du CNT est mieux armée pour résister à l'épreuve du contrôle de la neutralité budgétaire parce qu'il oblige à effectuer des dépenses ciblées en termes de mobilité et prévoit une liste précise d'options et qu'il prévoit l'imposition du solde non affecté aux besoins en matière de mobilité. Enfin, l'intervenant suppose que c'est par politesse que le CNT accepte d'examiner en parallèle les deux concepts, plutôt que de rejeter purement et simplement le projet relatif à l'allocation de mobilité, compte tenu de ses nombreux manquements. Le gouvernement ne peut donc pas se servir abusivement de la politesse du CNT pour justifier son projet de loi relatif à l'allocation de mobilité. Qui plus est, l'attitude du gouvernement, qui ignore purement et simplement l'avis du CNT, ne témoigne pas d'un grand respect à l'égard des partenaires sociaux.

M. Egbert Lachaert (Open Vld) note que l'opposition recherche au sein de la majorité des oppositions qui n'y existent pas. Tous les groupes de la majorité ont déjà

meerderheidsfracties hebben reeds in eerste lezing verklaard dat zij allen constructief samenwerken voor de uitwerking van een mobiliteitsbudget zoals gevraagd door de sociale partners. Desalniettemin zijn er een aantal aspecten aan de tekst van de NAR die thans in technische werkgroepen verder worden onderzocht, zoals de minister reeds aangaf.

II. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

De commissie heeft kennisgenomen van de nota van de juridische dienst.

De heren Georges Gilkinet en Kristof Calvo (Ecolo-Groen) dienen amendementen nrs. 4 tot 47 (DOC 54 2838/007) in die de invoering van een mobiliteitsbudget beogen. Zij verwijzen voorts naar de verantwoording bij de amendementen.

De amendementen nrs. 1 tot 47 worden verworpen met 10 stemmen tegen 4.

HOOFSTUK 1

Inleidende bepaling

Artikel 1

Dit artikel betreft de grondwettelijke bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK 2

Algemene bepalingen

Art. 2 tot 7

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 en 3 worden aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Artikel 4 wordt aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikel 6 wordt aangenomen met 10 tegen 1 stem en 3 onthoudingen.

déclaré, en première lecture, qu'ils collaboreraient de manière constructive à l'élaboration du budget mobilité réclamé par les partenaires sociaux. Néanmoins, une série d'aspects du texte du CNT sont actuellement analysés plus en détails au sein des groupes de travail techniques, comme le ministre l'a déjà indiqué.

II. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

La commission a pris connaissance de la note du service juridique.

MM. Georges Gilkinet et Kristof Calvo (Ecolo-Groen) présentent les amendements nos 4 à 47 (DOC 54 2838/007) visant à instaurer un budget mobilité. Ils renvoient ensuite à la justification des amendements.

Les amendements nos 1 à 47 sont rejetés par 10 voix contre 4.

CHAPITRE 1^{ER}

Disposition introductive

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

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

CHAPITRE 2

Dispositions générales

Art. 2 à 7

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation.

Les articles 2 et 3 sont adoptés par 12 voix et 2 abstentions.

L'article 4 est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

L'article 5 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article 6 est adopté par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Artikel 7 wordt aangenomen met 11 stemmen voor en 3 onthoudingen.

HOOFDSTUK 3

Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

Art. 8 tot 15

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 8 en 10 worden aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 3 onthoudingen.

De artikelen 9, 11 en 12 worden aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

De artikelen 13 tot 15 worden aangenomen met 11 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

HOOFDSTUK 4

Wijzigingsbepalingen

Sectie 3

Fiscale behandeling van de mobiliteitsvergoeding

Art. 22

Artikel 22 wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 22/1 (*nieuw*)

De heer Johan Klaps (N-VA) c.s. dient amendement nr. 48 (DOC 54 2838/007) in tot toevoeging van artikel 22/1 (nieuw). Hij verwijst voorts naar de verantwoording bij het amendement.

Amendement nr. 48 tot toevoeging van artikel 22/1 (*nieuw*) wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 23 tot 32

De artikelen 23 tot 32 wordt aangenomen met 10 stemmen voor en 4 onthoudingen.

L'article 7 est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

CHAPITRE 3

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Art. 8 à 15

Ces articles ne font l'objet d'aucune observation.

Les articles 8 à 10 sont adoptés par 10 voix contre une et 3 abstentions.

Les articles 9, 11 et 12 sont adoptés par 11 voix et 3 abstentions.

Les articles 13 à 15 sont adoptés par 11 voix contre une et 2 abstentions.

CHAPITRE 4

Dispositions modificatives

Section 3

Traitement fiscal de l'allocation de mobilité

Art. 22

L'article 22 est adopté par 11 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 22/1 (*nouveau*)

M. Johan Klaps (N-VA) et consorts présentent l'amendement n° 48 (DOC 54 2838/007) qui tend à insérer un article 22/1 (nouveau). Pour le surplus, il est renvoyé à la justification de l'amendement.

L'amendement n° 48 tendant à insérer un article 22/1 (*nouveau*) est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

Art. 23 à 32

Les articles 23 à 32 sont adoptés par 10 voix et 4 abstentions.

HOOFDSTUK 5

Sancties

Artikel 33

Over dit artikel wordt geen opmerking gemaakt.

Artikel 33 wordt aangenomen met 10 stemmen voor en 4 onthoudingen.

HOOFDSTUK 6

Uitvoering en inwerkingtreding

Artikel 34

De heer Johan Klaps (N-VA) c.s. dient amendement nr. 49 (DOC 54 2838/007) in tot vervanging van artikel 34. Hij verwijst voorts naar de verantwoording bij het amendement.

Amendement nr. 49 tot vervanging van artikel 34 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

Het geheel van de naar de commissie verwezen artikelen wordt, aldus geamendeerd en wetgevings-technisch verbeterd, aangenomen met 10 stemmen tegen 2 en 2 onthoudingen. Bijgevolg vervallen het toegevoegde voorstel van resolutie nr. 1855 en de toegevoegde wetsvoorstellen nrs. 1796 en 1925.

De rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Georges GILKINET

De voorzitter,

Eric VAN ROMPUY

Bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vereisen (Art. 78, 2 Rgt): art. 5 en 12.

CHAPITRE 5

Sanctions

Art. 33

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 33 est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

CHAPITRE 6

Exécution et entrée en vigueur

Art. 34

M. Johan Klaps (N-VA) et consorts présentent l'amendement n° 49 (DOC 54 2838/007) qui tend à remplacer l'article 34. Pour le surplus, il est renvoyé à la justification de l'amendement.

L'amendement n° 49 tendant à remplacer l'article 34 est adopté par 10 voix contre 3 et une abstention.

L'ensemble des articles renvoyés à la commission, tels qu'ils ont été amendés et corrigés sur le plan légistique, est adopté par 10 voix contre 2 et 2 abstentions. Par conséquent, la proposition de résolution jointe n° 1855 et les propositions de loi jointes n°s 1796 et 1925 tombent.

Les rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Georges GILKINET

Le président,

Eric VAN ROMPUY

Dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (Art. 78, 2 Rgt): art. 5 et 12.

BIJLAGEN

ANNEXES

BIJLAGE 1

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (DOC 54 2838/006)

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. De in het ontwerp gebruikte terminologie om aan te duiden dat een mobiliteitsvergoeding kan worden toegekend in plaats van het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen is niet uniform.

Men leze bijvoorbeeld “om te ruilen voor” / “pour échanger” (artikel 5, § 1), “ingeruilde” / “restituée” (artikel 8, § 1), “ingeleverd” / “restituer” (artikel 8, § 2), “ingeleverd in ruil voor” / “restituer... lors” (artikel 8, § 3), “vervangen” / “remplacé” (artikel 11, § 1, tweede lid), en “ingeruild [werd] voor” / “échangée contre” (artikel 14).

Men gebruike overal in het ontwerp *mutatis mutandis* de terminologie van artikel 3, 2°, van het ontwerp dat de “mobiliteitsvergoeding” definieert :
“in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen” / “contre la restitution de sa voiture de société”.

Zo schrijve men bijvoorbeeld in artikel 5, § 1, van het ontwerp beter “in te ruilen voor” / “pour restituer” in plaats van “om te ruilen voor” / “pour échanger”, en in de Franse tekst van artikel 8, § 3, van het ontwerp “contre une allocation de mobilité” in plaats van “lors de l’octroi d’une allocation de mobilité”.

BIJZONDERE OPMERKINGEN BIJ DE ARTIKELN

Artikel 3

2. Tussenzinnen horen niet thuis in een opsomming. Het “tweede lid” van artikel 3, 1°, van het ontwerp wordt beter in een tweede lid van het artikel opgenomen, dat kan worden geredigeerd als volgt :
“Voor de toepassing van het eerste lid, 1°, wordt geacht” / “Pour l’application de l’alinéa 1er, 1°, est considéré...”.

Artikel 9

3. Moet *in fine* van artikel 9, § 3, van het ontwerp niet worden geschreven “op één van de genoemde vrijstellingen” / “à une desdites exonérations” aangezien in § 1 sprake is van twee vrijstellingen ?
4. In de Franse tekst van § 4 schrijve men “au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur” in plaats van “au cours duquel le travailleur reçoit une allocation de mobilité”.

Artikel 22

5. In het ontworpen artikel 33ter, § 1, dient te worden verduidelijkt over welke “mobiliteitsvergoeding” het gaat, aangezien ze op deze plaats voor het eerst in het WIB 1992 wordt vermeld : “de mobiliteitsvergoeding bedoeld in de wet van ... betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” / “allocation de mobilité visée par la loi du ... concernant l’instauration d’une allocation de mobilité”.
6. In het ontworpen artikel 33ter, § 2, wordt verwezen naar het negende lid van artikel 36, § 2. Deze verwijzing zal uiterlijk op 1 januari 2020 moeten worden aangepast, aangezien artikel 3 van de wet van 25 december 2017 tot hervorming van de vennootschapsbelasting, dat in werking zal treden op 1 januari 2020, drie leden zal invoegen tussen het achtste en het negende lid, zodat het negende lid het twaalfde lid zal worden.

Artikel 26

7. In het lid dat artikel 66, § 5, WIB 1992, aanvult, schrijve men “bepaalde” / “déterminé” in plaats van “bedoelde” / “visé”.

Het nieuwe artikel 33ter WIB 1992 bepaalt immers het belastbaar voordeel van de mobiliteitsvergoeding. Zie ook het ontworpen artikel 198, § 1, 9°, b), WIB 1992 (artikel 27 van het ontwerp).

Artikel 28

8. Het ontworpen artikel 198ter, § 4, WIB 1992 beoogt het aftrekpercentage van de mobiliteitsvergoeding als beroepskost in de vennootschapsbelasting te bepalen door te verwijzen naar het percentage dat geldt in de personenbelasting (artikel 52ter WIB 1992). Ter wille van de duidelijkheid en overeenkomstig de regels van de wetgevingstechniek zou deze algemene regel paragraaf 1 moeten vormen; de bijzondere regel van de huidige paragraaf 1 kan dan paragraaf 2 vormen.

In limine van die paragraaf 2 schrijve men in dat geval “In afwijking van paragraaf 1” / “Par dérogation au paragraphe 1er” in plaats van “In afwijking van artikel 52ter” / “Par dérogation à l’article 52ter”.

Artikel 198ter wijkt immers niet af van artikel 52ter, aangezien het verschillende belastingstelsels betreft; enkel het belastingpercentage verschilt.

De paragrafen 2 en 3 worden dan paragrafen 3 en 4 en zij moeten in dat geval verwijzen naar paragraaf 2 in plaats van naar paragraaf 1.

LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES

JURIDISCHE ZAKEN

AFFAIRES JURIDIQUES

Artikel 13

9. In § 2, zesde regel, vervange men de woorden “*utilisation privé*” (sic) door de woorden “*usage privé*”.
(Uniformisering van de terminologie.)

VERBETERINGEN BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZINNEN VAN DE ARTIKELEN

10. Art. 23 : artikel 38, § 1, werd laatst gewijzigd bij de wet van 25 december 2017.
11. Art. 27 : men schrijve “2017” in plaats van “2016”.

N.B. : Enkele minder belangrijke verbeteringen worden op een exemplaar van de in eerste lezing aangenomen artikelen aan het commissiesecretariaat bezorgd.

ANNEXE 1

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DES FINANCES ET DU BUDGET

Objet: Note de légistique relative aux articles du projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité adoptés en première lecture (DOC 54 2838/006)

REMARQUES GÉNÉRALES

1. La terminologie utilisée dans le projet pour indiquer qu'une allocation de mobilité peut être accordée en lieu et place de la mise à disposition d'une voiture de société n'est pas uniforme.

On y lit par exemple "pour échanger" / "om te ruilen voor" (article 5, § 1^{er}), "restituée" / "ingeruilde" (article 8, § 1^{er}), "restituer" / "ingeleverd" (article 8, § 2), "restituer... lors" / "ingeleverd in ruil voor" (article 8, § 3), "remplacé" / "vervangen" (article 11, § 1^{er}, alinéa 2) et "échangée contre" / "ingeruild [werd] voor" (article 14).

On utilisera partout dans le projet *mutatis mutandis* la terminologie de l'article 3, 2°, qui définit la notion d'"allocation de mobilité" :
"contre la restitution de sa voiture de société" / "in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen".

Ainsi, par exemple, on écrira de préférence à l'article 5, § 1^{er}, du projet "pour restituer" / "in te ruilen voor" au lieu de "pour échanger" / "om te ruilen voor", et à l'article 8, § 3, du projet "contre une allocation de mobilité" au lieu de "lors de l'octroi d'une allocation de mobilité".

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ARTICLES

Article 3

2. Il convient d'éviter d'insérer des phrases incidentes dans une énumération. Il serait donc préférable de transformer le « deuxième alinéa » de l'article 3, 1°, en un alinéa 2 dudit article, qui pourrait être rédigé comme suit : *"Pour l'application de l'alinéa 1^{er}, 1°, est considéré..."* / *"Voor de toepassing van het eerste lid, 1°, wordt geacht ..."*.

Article 9

3. À la fin de l'article 9, § 3, du projet, ne devrait-on pas écrire *"à une desdites exonérations"* / *"op één van de genoemde vrijstellingen"* dès lors que le § 1^{er} évoque deux exonérations ?
4. Dans la version française du § 4, on écrira *"au cours duquel une allocation de mobilité a été octroyée au travailleur"* au lieu de *"au cours duquel le travailleur reçoit une allocation de mobilité"*.

Article 22

5. Dans l'article 33ter, § 1^{er}, proposé, il convient de préciser de quelle « allocation de mobilité » il s'agit étant donné que c'est à cet endroit que cette allocation est mentionnée pour la première fois dans le Code des impôts sur les revenus 1992 : *"allocation de mobilité visée par la loi du ... concernant l'instauration d'une allocation de mobilité"* / *"de mobiliteitsvergoeding bedoeld in de wet van ... betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding"*.
6. Dans l'article 33ter, § 2, il est fait référence à l'alinéa 9 de l'article 36, § 2. Ce renvoi devra être adapté au plus tard le 1er janvier 2020, puisque l'article 7 de la loi du 25 décembre 2017 portant réforme de l'impôt des sociétés, qui entrera en vigueur au 1er janvier 2020, insérera trois nouveaux alinéas entre les alinéas 8 et 9 actuels, de sorte que l'alinéa 9 actuel deviendra l'alinéa 12.

Article 26

7. Dans l'alinéa complétant l'article 66, § 5, du Code des impôts sur les revenus 1992, on écrira *"déterminé"* / *"bepaalde"* au lieu de *"visé"* / *"bedoelde"*.

Le nouvel article 33ter Code des impôts sur les revenus 1992 détermine en effet l'avantage imposable de l'allocation de mobilité. Voir aussi l'article 198, § 1^{er}, 9°, b), proposé, du CIR 1992 (article 27 du projet de loi).

Article 28

8. L'article 198ter, § 4, proposé du CIR 1992 vise à déterminer le pourcentage de déduction de l'allocation de mobilité au titre de frais professionnels dans l'impôt des sociétés en renvoyant au pourcentage applicable dans l'impôt des personnes physiques (article 52ter du CIR 1992). Par souci de clarté et conformément aux règles de légistique, cette règle générale devrait former le paragraphe 1^{er} ; la règle particulière de l'actuel paragraphe 1^{er} pourra dès lors former le paragraphe 2.

In limine de ce paragraphe 2, on écrira dans ce cas *"Par dérogation au paragraphe 1^{er}"* / *"In afwijking van paragraaf 1"* au lieu de *"Par dérogation à l'article 52ter"* / *"In afwijking van artikel 52ter"*.

JURIDISCHE ZAKEN

AFFAIRES JURIDIQUES

En effet, l'article 198^{ter} ne déroge pas à l'article 52^{ter}, étant donné qu'il s'agit de régimes fiscaux différents; seul le taux d'imposition diffère.

Les paragraphes 2 et 3 deviennent dès lors les paragraphes 3 et 4 et ils doivent dans ce cas renvoyer au paragraphe 2 et non au paragraphe 1^{er}.

AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE PUREMENT LINGUISTIQUE

Article 13

9. Dans le § 2, sixième ligne, dans la version française, on remplacera les mots "*utilisation privé*" (sic) par les mots "*usage privé*".
(Uniformisation de la terminologie.)

CORRECTIONS RELATIVES AUX PHRASES LIMINAIRES DES ARTICLES

10. Art. 23 : l'article 38, § 1^{er}, a été modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2017.

11. Art. 27 : on écrira "*2017*" au lieu de "*2016*".

N.B. : Quelques corrections moins importantes seront communiquées au secrétariat de la commission sur un exemplaire des articles adoptés en première lecture.

BIJLAGE 2

**ADVIES**

CRB-NAR 2018-0540

Het wetsontwerp betreffende de invoering
van een mobiliteitsvergoeding



CRB 2018-0540 DEF
CCR 10
NAR advies 2.075

**Advies over het wetsontwerp
betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding**

**Brussel
21-02-2018**

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 antimisbruikmaatregelen 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.

ANNEXE 2



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





CCE 2018-0540 DEF
CCR 10
CNT avis 2.075

**Avis sur le projet de loi
concernant l'instauration d'une allocation de mobilité**

**Bruxelles
21-02-2018**

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.