

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

3 april 2018

WETSVOORSTEL**tot invoering van een mobiliteitsbudget**

(ingediend door mevrouw Karine Lalieux en de heren David Geerts en Stéphane Crusnière)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

3 avril 2018

PROPOSITION DE LOI**visant à introduire un budget mobilité**

(déposée par Mme Karine Lalieux et MM. David Geerts et Stéphane Crusnière)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel wordt ingediend naar aanleiding van de maatregelen waarmee de regering-Michel de werknemers de mogelijkheid wil bieden hun bedrijfswagen in te ruilen voor een loonbonus, waarbij de voordelen inzake belastingen en sociale bijdragen behouden blijven.

Hoewel de indieners van dit wetsvoorstel instemmen met dat “cash for car”-principe, betwisten zij hoe het ten uitvoer wordt gelegd, en wel om drie redenen: de in ruil toegekende loontoeslag is te laag, de werknemer wordt geenszins aangezet gebruik te maken van schone vervoermiddelen en de mobiliteitsproblemen worden er niet door opgelost.

Dit wetsvoorstel, dat voortbouwt op de werkzaamheden van de Nationale Arbeidsraad, strekt ertoe de regeling ter zake van de regering-Michel te vervangen en de gebreken ervan weg te werken.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi fait suite aux mesures du gouvernement Michel visant à donner la possibilité aux travailleurs de remplacer leur voiture de société par un complément de salaire, tout en conservant des avantages sur le plan fiscal et des cotisations sociales.

Les auteurs, bien qu'étant d'accord sur le principe, contestent la manière dont ce principe est mis en œuvre, principalement pour les trois raisons suivantes: le sursalaire donné en échange est insuffisant, le travailleur n'est aucunement incité à utiliser des moyens de transport non polluants et cela ne résoudra pas les problèmes de mobilité.

La présente proposition de loi, en s'inspirant des travaux du Conseil National du Travail, vise donc à remplacer le système mis en place par le gouvernement Michel dans ce domaine, en corrigeant ses défauts.

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 annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel volgt op het “cash for car”-wetsontwerp dat de regering heeft ingediend en dat in het Parlement door de meerderheid werd aangenomen. Pro memorie: over dit wetsontwerp werd binnen diezelfde regering onderhandeld sinds de begrotingsaanpassing van 2016.

Destijds had de heer Didier Reynders – nochtans minister van Buitenlandse Zaken in die regering – aangekondigd dat de werknemers die beschikken over een bedrijfswagen, een loonbonus van 450 euro zouden krijgen als ze afstand doen van die wagen. De regering-Michel heeft voorgesteld de bedrijfswagen in te ruilen tegen een geldbedrag (een extra bedrag naast het loon), waarop evenwel geen sociale bijdragen verschuldigd zijn en dat heel laag wordt belast.

Bij de bespreking van dat wetsontwerp hadden de indieners van dit wetsvoorstel talrijke punten van kritiek geuit:

- dat geldbedrag wordt berekend volgens een in de wet bepaalde formule, maar zal nooit even hoog liggen als het bedrag van het bedrijfswagenvoordeel (er wordt een bedrag van ongeveer 200 euro genoemd, maar een wagen plus verzekering, brandstof en onderhoud kosten veel meer);

- dat geldbedrag hoeft niet te worden gebruikt voor een milieuvriendelijker mobiliteit of voor eender welke mobiliteitsoplossing; dat is wellicht de grootste zwakte van die tekst van de regering;

- die tekst van de regering-Michel zal geen antwoord bieden op de mobiliteitsuitdagingen; de Raad van State bevestigt dat wanneer hij aangeeft dat “het [...] zeer de vraag [is] of het om een adequaat middel gaat om de vooropgestelde doelstelling inzake duurzame mobiliteit te bereiken”; zelfs de minister van Mobiliteit heeft in een interview erkend dat de opmerkingen van de Raad van State “gegrond” waren;

- die tekst van de regering-Michel biedt een gezin met meerdere bedrijfswagens de mogelijkheid er één te houden en de andere in te ruilen voor de mobiliteitsvergoeding; aangezien de mobiliteitsvergoeding een andere mobiliteit moet bevorderen, heeft het dus geen zin een situatie te creëren waarbij zowel voor de vergoeding als voor een bedrijfswagen kan worden gekozen;

- de FOD Mobiliteit en Vervoer schat dat amper 3 tot 9 % van wie met een bedrijfswagen rijdt, belangstelling zou hebben voor de regeling die met het wetsontwerp van de regering-Michel wordt ingesteld.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Cette proposition de loi fait suite au projet de loi *cash for cars* déposé par le gouvernement Michel et approuvé par la majorité. Pour rappel, ce projet était en négociation au sein de ce même gouvernement depuis l'ajustement budgétaire de 2016.

À l'époque, Didier Reynders, pourtant ministre des affaires étrangères de ce même gouvernement, avait annoncé que les travailleurs bénéficiant d'une voiture de société recevraient 450 euros de salaire poche en plus s'ils renonçaient à leur voiture de société. Le gouvernement Michel a proposé d'échanger la voiture de société contre une somme d'argent qui sera octroyée comme un sursalaire mais sans paiement de cotisations sociales et avec une taxation très avantageuse.

Les auteurs de la présente proposition de loi avaient émis les nombreuses critiques qui suivent au moment de la discussion du projet de loi:

- cette somme d'argent est calculée en fonction d'une formule définie dans la loi mais cette somme n'atteindra jamais le montant de l'avantage de la voiture (on parle d'une somme de 200 euros environ alors qu'une voiture, l'assurance, l'essence et les entretiens coûtent pourtant bien plus chers);

- cette somme ne doit pas forcément être allouée à une mobilité plus douce ou à quoi que ce soit qui traite de la mobilité; c'est sans aucun doute la plus grande faiblesse de ce texte;

- le projet de loi du gouvernement Michel ne répondra pas aux enjeux de la mobilité; le Conseil d'État le confirme en écrivant “il est fort douteux qu'il s'agisse d'un moyen adéquat pour atteindre l'objectif poursuivi en matière de mobilité durable.”. Même le ministre de la mobilité a estimé dans une interview que les remarques du Conseil d'État étaient “fondées”;

- le projet permet aux détenteurs de plusieurs voitures de sociétés d'en garder une seule et de transformer les autres voitures en allocation mobilité; l'objectif de l'allocation de mobilité étant de promouvoir une autre mobilité, il n'y a donc pas de sens à consentir à une allocation en même temps qu'une voiture de société;

- le SPF mobilité estime que seulement 3 à 9 % des détenteurs d'une voiture de société pourraient être intéressés par le projet du gouvernement Michel.

Dit wetsvoorstel is gebaseerd op de werkzaamheden van de Nationale Arbeidsraad (NAR), die eveneens van mening is dat de nieuwe wet geen oplossing aanreikt voor het mobiliteitsvraagstuk. De NAR heeft een advies over het wetsontwerp uitgebracht, waarin wordt gesteld dat die tekst slechts zinvol is als er ook een mobiliteitsbudget komt. De NAR is ervan overtuigd dat louter de *cash for car*-wet niet zal volstaan om de mobiliteitsproblemen op te lossen. De beide teksten hebben pas zin als ze naast elkaar bestaan.

De invoering van een mobiliteitsbudget biedt een meer keuze aan alternatieve mobiliteitsmodi en zet aan tot het maken van keuzes die de mobiliteit zullen verbeteren. M

et het mobiliteitsbudget kan de werknemer zijn bedrijfswagen inruilen voor een budget dat mobiliteitsgerelateerd is, zoals:

- treinabonnement + laptop voor telewerk;
- busabonnement + fiets + tablet;
- kleinere en milieuvriendelijkere wagen + treinabonnement, enzovoort.

Tijdens de parlementaire debatten over het wetsontwerp van de regering-Michel hebben de indieners van dit wetsvoorstel niet de zekerheid gekregen dat het mobiliteitsbudget, waar alle sociale partners voorstander van zijn, door diezelfde regering zou worden ingediend. Volgens de indieners van dit wetsvoorstel had de regering de beide maatregelen aan elkaar moeten koppelen en ervoor moeten zorgen dat ze tegelijkertijd in werking treden.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikelen 2 en 3

Deze artikelen bevatten een aantal definities.

Art. 4

Dit artikel strekt ertoe de voorwaarden voor de toekenning van het mobiliteitsbudget te bepalen.

Art. 5

Met dit artikel wordt aangegeven dat de werknemer kan beslissen het mobiliteitsbudget te aanvaarden dan wel zijn bedrijfswagen te behouden.

La présente proposition de loi s'inspire du travail du Conseil National du Travail (CNT) qui estime également que le projet voté ne répond pas à la problématique de la mobilité. Le CNT a rendu un avis sur le projet du gouvernement, avis qui stipule que ce projet n'a de sens que si un budget mobilité est instauré en même temps. Le CNT est convaincu que le seul projet *cash for cars* ne sera pas efficace pour résoudre les problèmes de mobilité. Les deux projets n'ont du sens que s'ils existent en parallèle.

L'instauration d'un budget mobilité donne un plus grand choix d'alternatives de mobilité et incite à poser des choix qui vont améliorer la mobilité.

Le budget mobilité permet au travailleur de troquer sa voiture de société contre un budget qui doit avoir une relation avec la mobilité comme par exemple:

- un abonnement de train + un ordinateur portable pour le télétravail;
- un abonnement TEC+ vélo + tablettes;
- une voiture plus petite et plus respectueuse de l'environnement + un abonnement de train; etc.

Lors des débats parlementaires sur le projet du gouvernement Michel, les auteurs n'ont pas reçu l'assurance que le budget mobilité, défendu par l'ensemble des partenaires sociaux, serait déposé par ce même gouvernement. Les auteurs estiment que le gouvernement aurait dû lier les deux mesures et faire en sorte que leurs entrées en vigueur soient simultanées.

COMMENTAIRES DES ARTICLES

Articles 2 et 3

Ces articles introduisent un certain nombre de définitions.

Art. 4

Cet article vise à définir les conditions d'octroi du budget mobilité.

Art. 5

Cet article explique que l'employé peut décider d'accepter le budget mobilité ou de conserver sa voiture de société.

Art. 6

Het mobiliteitsbudget maakt het mogelijk een kleinere, schonere en goedkopere bedrijfswagen te kopen. Het saldo van het mobiliteitsbudget wordt ter beschikking gesteld van de werknemer. Dat saldo moet prioritair worden besteed aan de financiering van duurzame vervoermiddelen. Het door de werknemer niet opgebruikte deel zal hem eenmaal per jaar contant worden uitbetaald.

Art. 7 tot 8

Deze artikelen vergen geen toelichting.

Art. 9 en 10

Deze artikelen gaan over de duur van het mobiliteitsbudget en er wordt in bepaald hoe dat budget varieert naargelang van de evolutie van de loopbaan.

Art. 11

Dit artikel vergt geen toelichting.

Art. 12 en 13

In deze artikelen wordt aangegeven wat de mobiliteitsbudgetregeling inhoudt en dat dit budget niet in de plaats van loon mag komen.

Art. 14 tot 18

In deze artikelen wordt aangegeven hoe het mobiliteitsbudget sociaalrechtelijk wordt behandeld.

Art. 19 en 20

In deze artikelen komt de fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget aan bod.

Art. 6

Le budget mobilité permet d'acquérir une voiture de société plus petite, plus propre et de moindre coût. Le solde du budget mobilité est mis à disposition du travailleur. Ce solde devra être consacré prioritairement au financement de moyens de transports durables. La partie non utilisée par le travailleur lui sera versée, une fois par an, en cash.

Art. 7 à 8

Ces articles ne nécessitent pas de commentaires.

Art. 9 et 10

Ces articles traitent de la durée du budget et expliquent comment varie le budget mobilité en fonction de l'évolution de la carrière.

Art. 11

Cet article ne nécessite pas de commentaire.

Art. 12 et 13

Ces articles expliquent quel est le régime du budget mobilité et explicitent que cela ne peut pas remplacer de la rémunération.

Art. 14 à 18

Ces articles expliquent le traitement, au niveau du droit social, du budget mobilité.

Art. 19 et 20

Ces articles évoquent le traitement fiscal du budget mobilité

Art. 21 tot 23

In deze artikelen wordt de inwerkingtreding behandeld.

Artikel 23 voorziet in een evaluatie door de sociale partners die zitting hebben in de Nationale Arbeidsraad en in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Art. 21 à 23

Ces articles traitent de l'entrée en vigueur.

L'article 23 prévoit une évaluation par les partenaires sociaux siégeant au Conseil National du Travail et au Conseil Central de l'Économie.

Karine LALIEUX (PS)
David GEERTS (sp.a)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK 1****Inleidende bepaling****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

HOOFDSTUK 2**Algemene bepalingen****Afdeling 1***Toepassingsgebied***Art. 2**

Deze wet is van toepassing op de werkgevers en de werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld;

1. met werknemers: personen die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon;

2. met werkgevers: de personen die de onder punt 1 genoemde personen in dienst hebben.

Afdeling 2*Definities***Art. 3**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1. bedrijfswagen: het in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 bedoelde voertuig dat door de werkgever rechtstreeks of onrechtstreeks aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld, ongeacht de financiële tegemoetkoming van de werknemer in de financiering of in het gebruik van het voertuig, en dat door de werknemer ook om andere dan louter professionele doeleinden kan worden gebruikt;

2. mobiliteitsbudget: het bedrag dat de werknemer van de werkgever ontvangt ter compensatie van het

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE PREMIER****Disposition introductive****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2**Dispositions générales****Section première***Champ d'application***Art. 2**

La présente loi est applicable aux employeurs et aux travailleurs.

Pour l'application de la présente loi, sont assimilés:

1. aux travailleurs: les personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, exécutent un travail sous l'autorité d'une autre personne;

2. aux employeurs: les personnes qui emploient les personnes définies au 1.

Section 2*Définitions***Art. 3**

Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:

1. voiture de société: le véhicule visé à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, mis par l'employeur directement ou indirectement à disposition du travailleur, quelle que soit l'intervention financière du travailleur dans le financement ou l'usage de ce véhicule, et qui peut aussi être utilisé par le travailleur pour des finalités autres qu'exclusivement professionnelles;

2. budget mobilité: le montant que le travailleur reçoit de l'employeur pour compenser le fait qu'il renonce à

feit dat hij/zij afziet van de bedrijfswagen waarop hij/zij aanspraak maakt, dan wel ter compensatie van het feit dat hij/zij opteert voor een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen dan die waarop hij/zij recht heeft, en waarvan de daarop van toepassing zijnde fiscale en sociale regels bij deze wet worden bepaald;

3. loon: de vergoeding zoals gedefinieerd in artikel 2 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers;

4. weddesysteem van de werkgever: alle loonschalen, premies en voordelen waarop de werknemers recht hebben als tegenprestatie voor hun werk; de bedrijfswagen is een onderdeel van dat weddesysteem als hij kan worden gebruikt voor andere dan beroepsdoeleinden;

5. bedrijfswagenbeleid: de door de werkgever vastgestelde regels inzake de voorwaarden voor de toekenning en het gebruik van de bedrijfswagen;

6. gebruik voor beroepsdoeleinden: het gebruik van de bedrijfswagen om de overeengekomen taak uit te voeren, met uitzondering van de woon-werktrajecten en de trajecten louter voor privédoeleinden;

7. reisvergoeding: de bedragen die de werkgever aan de werknemer betaalt om de kosten van zijn woon-werkverkeer te vergoeden; deze reisvergoeding kan voortvloeien uit de toepassing van een collectieve arbeidsovereenkomst of van een individuele arbeidsovereenkomst, dan wel spontaan worden toegekend.

Afdeling 3

Instelling, toekenning en geldigheidsvoorwaarden van het mobiliteitsbudget

Art. 4

§ 1. De werkgever mag beslissen wanneer en onder welke voorwaarden het mobiliteitsbudget wordt toegekend. Nadat die beslissing is genomen, kan het mobiliteitsbudget worden ingesteld via een collectieve arbeidsovereenkomst, een individuele arbeidsovereenkomst of een ondernemingsreglement.

§ 2. De werkgever mag een mobiliteitsbudget alleen toekennen aan de werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die daarvoor in aanmerking komen.

§ 3. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: de werknemers die, ingevolge een bevordering of

la voiture de société à laquelle il peut prétendre ou qu'il opte pour une voiture plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché que celle à laquelle il a droit et à laquelle les règles fiscales et sociales applicables sont déterminées par la présente loi;

3. rémunération: la rémunération telle que définie par l'article 2 de la loi du 12 avril 1965 concernant la protection de la rémunération des travailleurs;

4. système de rémunération de l'employeur: l'ensemble des barèmes, primes et avantages auxquels les travailleurs ont droit comme contrepartie pour leur travail; la voiture de société fait partie de ce système de rémunération si elle peut être utilisée à des fins autres que professionnelles;

5. politique relative aux voitures de société: les règles fixées par l'employeur qui régissent les conditions d'octroi et d'utilisation de la voiture de société;

6. utilisation à des fins professionnelles: l'utilisation de la voiture de société pour exécuter le travail convenu, à l'exclusion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et des déplacements purement privés;

7. indemnité de déplacement: les montants payés par l'employeur au travailleur pour compenser les frais de son déplacement entre le domicile et le lieu de travail; cette indemnité de déplacement peut résulter de l'application d'une convention collective de travail, d'un contrat de travail individuel, ou être octroyée spontanément.

Section 3

Instauration, octroi et conditions de validité du budget mobilité

Art. 4

§ 1^{er}. L'employeur peut décider quand et sous quelles conditions le budget mobilité est octroyé. Une fois la décision prise, le budget mobilité peut être instauré via une convention collective de travail, une convention individuelle ou un règlement d'entreprise.

§ 2. L'employeur ne peut instaurer un budget mobilité que pour les travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.

§ 3. Sont éligibles à une voiture de société les travailleurs qui, à la suite d'une promotion ou d'un

een aanwerving, worden opgenomen in een functie-categorie waarvoor in een bedrijfswagen is voorzien overeenkomstig het door de werkgever gevoerde bedrijfswagenbeleid.

Art. 5

§ 1. In het kader van het overeenkomstig artikel 4 door de werkgever ingestelde mobiliteitsbudgetstelsel en met inachtneming van de desbetreffende voorwaarden en termijnen kan de werknemer het mobiliteitsbudget ter vervanging van de bedrijfswagen waarop hij op grond van het door de werkgever gevoerde bedrijfswagenbeleid aanspraak maakt, aanvaarden of weigeren. Het bedrag van het budget wordt overeenkomstig artikel 10 bepaald.

§ 2. De werkgever informeert de werknemer vooraf over de nadere regels voor de berekening van het mobiliteitsbudget, alsook over het bedrag ervan.

§ 3. In geval van schorsing of beëindiging van de arbeidsovereenkomst en onder voorbehoud van een andersluidende overeenkomst wordt het bedrag van het mobiliteitsbudget herberekend *pro rata* de tijdens het jaar gepresteerde periode. De in artikel 39 van de arbeidswet van 16 maart 1971 bedoelde moederschapsverlofperioden, de dagen waarop het arbeidscontract overeenkomstig artikel 28, 1°, van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten wordt geschorst, de dagen waarvoor de betrokken werknemers uit hoofde van artikel 14 van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen recht op loon hebben, de dagen van arbeidsongeschiktheid met gewaarborgd loon, alsook de perioden van tijdelijke werkloosheid, worden met daadwerkelijke arbeidsperioden gelijkgesteld. In het kader van het door de werkgever gevoerde bedrijfswagenbeleid mogen gunstiger regels worden uitgevaardigd. Die regels mogen echter niet minder voordelig zijn dan de regels die van toepassing zijn op de werknemers met een bedrijfswagen.

Afdeling 4

Gebruik/werking van het mobiliteitsbudget

Art. 6

§ 1. Met het mobiliteitsbudget kan de werknemer de terbeschikkingstelling financieren van een bedrijfswagen met een waarde die lager is dan die waarop hij aanspraak maakt volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

engagement, intègrent une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur.

Art. 5

§ 1^{er}. Dans le cadre et aux conditions et délais du système de budget mobilité instauré par l'employeur conformément à l'article 4, le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser le budget mobilité en échange de la voiture à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur. Le montant du budget est fixé conformément à l'article 10.

§ 2. L'employeur communique préalablement au travailleur les modalités de calcul du budget mobilité et son montant.

§ 3. En cas de suspension ou de rupture du contrat de travail et sauf convention contraire, le montant du budget mobilité est recalculé au *pro rata* de la période prestée en cours d'année. Les périodes de congé de maternité, visées à l'article 39 de la loi sur le travail du 16 mars 1971 ainsi que les jours pendant lesquels le contrat de travail est suspendu en vertu de l'article 28, 1°, de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, les jours pour lesquels les travailleurs concernés ont droit à une rémunération en vertu de l'article 14 de la loi du 4 janvier 1974 relative aux jours fériés, les jours d'incapacité de travail avec rémunération garantie et les périodes de chômage temporaire sont assimilés à des périodes de travail effectif. La politique relative aux voitures de société de l'employeur peut prévoir des règles plus favorables. Ces règles ne peuvent être moins favorables que les règles applicables en cas de détention d'une voiture de société.

Section 4

Utilisation/fonctionnement du budget mobilité

Art. 6

§ 1^{er}. Avec le budget mobilité, le travailleur peut financer la mise à disposition d'une voiture de société d'une valeur inférieure à celle à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur.

§ 2. Voor de in § 1 bedoelde bedrijfswagen geldt een solidariteitsbijdrage als bepaald in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Tevens gelden de op voertuigen toepasbare fiscale voorschriften als bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wanneer die voertuigen niet uitsluitend voor bedrijfsdoeleinden worden gebruikt.

§ 3. Het saldo van het mobiliteitsbudget wordt ter beschikking gesteld van de werknemer. Dat saldo stemt overeen met het deel van het mobiliteitsbudget dat niet werd besteed aan de financiering van een bedrijfswagen, de brandstofkosten, de solidariteitsbijdrage die moet worden betaald krachtens artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, noch aan de eventuele financiering van de kosten voor het beheer van de mobiliteitsrekening. Dat saldo moet prioritair worden besteed aan de financiering van duurzame vervoermiddelen. Het deel dat de werknemer niet heeft gebruikt, zal eenmaal per jaar op zijn rekening worden gestort.

Art. 7

§ 1. Het mobiliteitsbudget kan worden beheerd door de werkgever of kan via één of meerdere periodieke stortingen op de mobiliteitsrekening van de werknemer (mobiliteitskaart) worden gecrediteerd.

§ 2. De mobiliteitsrekening is een databank waarin het mobiliteitsbudget wordt bijgehouden en die wordt beheerd door een uitgever die erkend is volgens de regels vastgelegd door de Koning.

§ 3. Aan elke rekening is een kaart of een applicatie gekoppeld waarmee de werknemer de in artikel 6, § 3 bedoelde vervoermiddelen kan financieren.

HOOFDSTUK 3

Juridische gevolgen, duur, omvang, evolutie en toepasselijke regeling

Afdeling 1

Juridische gevolgen van het mobiliteitsbudget

Art. 8

Tenzij anders bepaald in het bedrijfswagenbeleid van de werkgever, vervallen de bestaande verplichtingen in hoofde van de werkgever om de reiskosten tussen de

§ 2. La voiture de société mentionnée au § 1^{er} fait l'objet d'une cotisation de solidarité prévue à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Elle suit également les règles fiscales applicables aux véhicules visés à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992 lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés exclusivement à des fins professionnelles.

§ 3. Le solde du budget mobilité, c'est-à-dire la partie du budget mobilité qui n'a pas été utilisée pour le financement d'une voiture de société, les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et le cas échéant les frais de gestion du compte mobilité, est mis à disposition du travailleur. Ce solde devra être consacré prioritairement au financement de moyens de transports durables. La partie non utilisée par le travailleur lui sera versée, une fois par an, en cash.

Art. 7

§ 1^{er}. Le budget mobilité peut être géré par l'employeur ou être crédité, en un ou plusieurs versements périodiques, sur le compte mobilité du travailleur (carte mobilité).

§ 2. Le compte mobilité est une banque de données dans laquelle le budget mobilité est enregistré et géré par un éditeur agréé selon les modalités prévues par le Roi.

§ 3. À chaque compte est lié une carte ou une application permettant au travailleur de financer les moyens de transport visés à l'article 6, § 3.

CHAPITRE 3

Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

Section première

Conséquences juridiques du budget mobilité

Art. 8

Sauf disposition contraire prévue dans la politique relative aux voitures de société de l'employeur, les obligations existantes dans le chef de l'employeur pour

woonplaats en het werk te vergoeden vanaf de eerste dag van de maand waarin het mobiliteitsbudget wordt toegekend; die verplichtingen gelden opnieuw vanaf de eerste dag van de maand waarin het mobiliteitsbudget niet meer wordt toegekend.

Afdeling 2

Duur van het mobiliteitsbudget

Art. 9

§ 1. Het mobiliteitsbudget blijft toegekend zolang de werknemer volgens het bedrijfswagenbeleid van zijn werkgever voor een bedrijfswagen in aanmerking komt.

§ 2. De toekenning van het mobiliteitsbudget eindigt uiterlijk de eerste dag van de maand waarin de werknemer een functie uitoefent waarvoor het weddesysteem van de werkgever niet langer in een bedrijfswagen voorziet.

Afdeling 3

Omvang en evolutie van het mobiliteitsbudget

Art. 10

§ 1. Het bedrag van het mobiliteitsbudget stemt overeen met de kosten voor de werkgever (inclusief de fiscale en parafiscale lasten) die verband houden met de financiering van de bedrijfswagen waarvan de werknemer afziet (leasing- of huurkosten, verhoogd met de solidariteitsbijdrage als bedoeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers), inclusief in voorkomend geval de brandstofkosten.

Wanneer de bedrijfswagen eigendom is van de werkgever, worden de financieringskosten vervangen door het bedrag van de afschrijving en van de andere direct aan het voertuig verbonden kosten.

§ 2. Het mobiliteitsbudget kan ook forfaitair en per functiecategorie worden vastgesteld in het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. In dat geval moet ook het uitsluitend voor de financiering van een bedrijfswagen toegekende budget forfaitair worden vastgesteld en moeten de beide bedragen gelijk zijn.

§ 3. Als de werknemer aan de werkgever een persoonlijke bijdrage voor de bedrijfswagen betaalt, wordt

indemniser les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail cessent leurs effets à partir du premier jour du mois au cours duquel le budget mobilité est octroyé, et recouvrent leur force obligatoire à partir du premier jour du mois au cours duquel cesse l'octroi du budget mobilité.

Section 2

Durée du budget mobilité

Art. 9

§ 1^{er}. Le budget mobilité reste octroyé aussi longtemps que le travailleur est éligible à une voiture de société selon la politique applicable chez son employeur.

§ 2. L'octroi du budget mobilité cesse au plus tard le premier jour du mois au cours duquel le travailleur exerce une fonction pour laquelle la voiture de société ne fait plus partie du système de rémunération de l'employeur.

Section 3

Ampleur et évolution du budget mobilité

Art. 10

§ 1^{er}. Le montant du budget mobilité correspond au coût pour l'employeur (y compris les charges fiscales et parafiscales) lié au financement de la voiture de société que le travailleur abandonne (coût du leasing ou de la location majorée de la cotisation de solidarité visée à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés), en ce compris, le cas échéant, les frais de carburant.

Lorsque la voiture de société est la propriété de l'employeur, le coût de financement est remplacé par le montant des amortissements et des autres frais directement liés au véhicule.

§ 2. Le budget mobilité peut également être fixé de manière forfaitaire par catégorie de fonctions dans la politique relative aux voitures de société de l'employeur. Dans ce cas, le budget octroyé exclusivement pour le financement d'une voiture de société doit lui aussi être fixé de manière forfaitaire et les 2 montants doivent être égaux.

§ 3. Lorsque le travailleur paie à l'employeur une intervention personnelle pour la voiture de société, le

het bedrag van die persoonlijke bijdrage afgetrokken van het aan de werknemer toe te kennen mobiliteitsbudget.

Art. 11

§ 1. Het mobiliteitsbudget kan bij een functiewijziging worden opgetrokken of teruggeschroefd, wanneer de werknemer wegens die wijziging deel uitmaakt van een functiecategorie waarvoor het loonbeleid van de werkgever respectievelijk in een hoger of een lager budget voorziet.

§ 2. De verplichtingen ten laste van de werkgever om het loon te koppelen aan andere vormen en formules ter afstemming op de levensduurte, gelden niet voor het mobiliteitsbudget. Wel kunnen in het mobiliteitsbudget *ad-hoc*aanpassingen worden doorgevoerd om met de koopkrachtevolutie rekening te houden. De regels moeten worden vastgelegd in de collectieve arbeidsovereenkomst, in de individuele overeenkomst of in het ondernemingsreglement, en mogen in geen geval een bedrag opleveren dat hoger uitvalt dan het bedrag dat toepasselijk zou zijn, mocht de werkgever de loonindexatieregeling toepassen die geldt in de sector waartoe de onderneming behoort.

§ 3. Het mobiliteitsbudget komt in aanmerking voor de berekening van de loonmarge zoals bepaald bij de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen.

Afdeling 4

Regeling die van toepassing is op het mobiliteitsbudget

Art. 12

§ 1. Onder voorbehoud van de afwijkingen waarin deze wet voorziet, vormt het mobiliteitsbudget een loon en kunnen er geen rechten aan worden ontleend ten belope van het bedrag zoals bepaald in deze wet, met uitzondering van de betaling ervan door de werkgever en overeenkomstig het bepaalde onder de paragrafen 2 en 3.

§ 2. Paragraaf 1 is niet van toepassing op de artikelen 27, 30, 31/1, 39, 41, 49, 52, 54, 56, 57, 70, 71, 72, 77/4, § 6, 101, 112, 119.10, 119.12 en 129 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, noch op de artikelen 39*bis* en 40 van de arbeidswet van 16 maart 1971.

montant de cette intervention personnelle est déduit du budget mobilité à octroyer au travailleur.

Art. 11

§ 1^{er}. Le budget mobilité peut être adapté à la hausse ou à la baisse en cas de changement de fonction lorsqu'en raison de ce changement le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle la politique de rémunération de l'employeur prévoit respectivement un budget supérieur ou inférieur.

§ 2 Les obligations incombant à l'employeur de lier la rémunération à d'autres formes et formules d'adaptation au coût de la vie ne sont pas applicables au budget mobilité. Toutefois, le budget mobilité peut faire l'objet d'adaptations *ad hoc* pour tenir compte de l'évolution du pouvoir d'achat. Les règles doivent être prévues dans la convention collective de travail, la convention individuelle ou le règlement d'entreprise et ne peuvent en aucun cas excéder le montant qui serait applicable si l'employeur appliquait le système d'indexation des salaires en vigueur au sein du secteur auquel appartient l'entreprise.

§ 3. Le budget mobilité entre en ligne de compte pour le calcul de la marge salariale telle que définie dans la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

Section 4

Régime applicable au budget mobilité

Art. 12

§ 1^{er}. Sous réserve des dérogations prévues dans la présente loi, le budget mobilité forme une rémunération et aucun droit ne peut en être tiré, à concurrence du montant tel que déterminé dans la présente loi, à l'exception de leur paiement par l'employeur et de ce qui est exposé aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} n'est pas applicable aux articles 27, 30, 31/1, 39, 41, 49, 52, 54, 56, 70, 71, 72, 77/4, § 6, 101, 112, 119.10, 119.12 et 129 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, ni aux articles 39*bis* et 40 de la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan voorzien in gunstiger bepalingen voor de werknemers, met uitzondering van rechten op het gebied van sociale zekerheid of jaarlijkse vakantie en zonder dat dit mag leiden tot een wijziging van de ten aanzien van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid te vervullen administratieve formaliteiten.

Art. 13

§ 1. Voor de toepassing van deze wet mag het mobiliteitsbudget niet worden ingesteld ter vervanging of ter omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of enige andere aanvulling hierop die niet onder deze wet vallen, en ongeacht of ze al dan niet bijdrageplichtig zijn voor de sociale zekerheid.

§ 2. Het mobiliteitsbudget mag evenmin worden ingesteld ter vervanging van een bedrijfswagen, wanneer die wagen werd toegekend ter vervanging of ter omzetting van al loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of enige aanvulling hierop die niet onder deze wet vallen, ongeacht of ze al dan niet bijdrageplichtig zijn voor de sociale zekerheid.

HOOFDSTUK 4

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Sociaalrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget

Art. 14

In artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2015, wordt een § 3^{ter} ingevoegd, luidende:

“§ 3^{ter}. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt niet als loon beschouwd.”.

Art. 15

Artikel 45 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 5 mei 2014, wordt aangevuld met het volgende lid:

§ 3. Une convention collective de travail peut prévoir des dispositions plus favorables en faveur des travailleurs, à l'exception de droits en matière de sécurité sociale ou de vacances annuelles et sans que cela puisse mener à une modification des formalités administratives à accomplir à l'égard de l'Office national de sécurité sociale.

Art. 13

§ 1^{er}. Pour l'application de la présente loi, le budget mobilité ne peut pas être instauré en remplacement ou en conversion de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, pris en considération ou non pour la sécurité sociale, autres que ceux visés par la présente loi.

§ 2. Le budget mobilité ne peut davantage être instauré en remplacement d'une voiture de société lorsque cette voiture a été octroyée en remplacement ou en conversion de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, pris en considération ou non pour la sécurité sociale, autres que ceux visés dans la présente loi.

CHAPITRE 4

Dispositions modificatives

Section première

Traitement du budget mobilité au niveau du droit social

Art. 14

Dans l'article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 26 décembre 2015, un § 3^{ter} est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3^{ter}. Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”.

Art. 15

L'article 45 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 5 mai 2014, est complété par l'alinéa suivant:

“Dit artikel is niet van toepassing op het mobiliteitsbudget dat wordt toegekend overeenkomstig de bepalingen van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget.”.

Art. 16

In de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 wordt een artikel 35ter ingevoegd, luidende:

“Art. 35ter. Voor de toepassing van deze wet wordt het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget aan de werknemers wordt toegekend, niet als loon beschouwd.”.

Art. 17

In artikel 23 van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, gewijzigd bij de wetten van 24 juli 2008, 23 december 2009, 25 april 2014 en 16 november 2015, wordt, tussen het huidige derde en vierde lid, een lid ingevoegd, luidende:

“Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt niet als loon beschouwd.”.

Art. 18

In artikel 38 van dezelfde wet, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 25 december 2017, wordt een § 3septiesdecies ingevoegd, luidende:

“§ 3septiesdecies. De werknemer is een bijzondere bijdrage van 13,07 % verschuldigd op het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, met aftrek van het bedrag dat diende voor het aankopen van een persoonlijk openbaarvervoersabonnement (trein, tram, bus, metro), opgemaakt op naam van de werknemer voor de afstand tussen diens woon- en werkplaats, alsook met aftrek van het voordeel verbonden aan het privégebruik van een bedrijfsfiets.

De in het eerste lid bedoelde bijdrage is niet verschuldigd wanneer de werknemer de trajecten tussen zijn woonplaats en zijn werkplaats volledig of gedeeltelijk aflegt met een rijwiel in de zin van artikel 2.15.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van

“Cet article n'est pas applicable au budget mobilité octroyé conformément aux dispositions de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité.”.

Art. 16

Un article 35ter est inséré dans la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, rédigé comme suit:

“Art. 35ter. Pour l'application de la présente loi, ne sont pas considérés comme de la rémunération le budget mobilité accordé aux travailleurs en application de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité.”.

Art. 17

Dans l'article 23 de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, modifié par les lois des 24 juillet 2008, 23 décembre 2009, 25 avril 2014 et 16 novembre 2015, un alinéa est inséré entre les alinéas 3 et 4 actuels, rédigé comme suit:

“Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”.

Art. 18

Dans l'article 38 de la même loi, modifié en dernier lieu par la loi du 25 décembre 2017, est inséré un § 3septiesdecies, rédigé comme suit:

“§ 3septiesdecies. Une cotisation spéciale de 13,07 % est due par le travailleur sur le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité, sous déduction du montant qui a servi à financer l'acquisition d'un abonnement de transport en commun public (train, tram, bus, métro) personnel établi au nom du travailleur pour la distance domicile-lieu de travail et sous déduction de l'avantage lié à l'usage privé d'un vélo d'entreprise.

La cotisation visée à l'alinéa 1^{er} n'est pas due lorsque le travailleur effectue (tout ou partie de) ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail en cycle au sens de l'article 2.15.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, en cycle motorisé à

het gebruik van de openbare weg, of met een elektrisch aangedreven gemotoriseerd rijwiel met de benaming *speed pedelec* in de zin van artikel 2.17.3 van hetzelfde besluit, en wel ten belope van het bedrag waarop de werknemer volgens de bij de werkgever van toepassing zijnde regels aanspraak zou kunnen maken indien hij geen mobiliteitsbudget ontving onder de voorwaarden en binnen de grenzen als vastgesteld bij artikel 19, § 2, 16°, van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.”

Afdeling 2

Fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget

Art. 19

In het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 33ter ingevoegd, luidende:

“Art. 33ter. § 1. Het saldo van het mobiliteitsbudget berekend overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget, is een belastbaar voordeel.

§ 2. Het in § 1 bedoelde belastbaar voordeel wordt forfaitair vastgesteld tegen 35 % van het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget, ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, met aftrek van het bedrag dat diende voor het aankopen van een persoonlijk openbaarvervoersabonnement (trein, tram, bus, metro), opgemaakt op naam van de werknemer voor de afstand tussen diens woon- en werkplaats, alsook met aftrek van het voordeel verbonden aan het privégebruik van een bedrijfsfiets.

§ 3. Dit forfaitaire bedrage wordt opgetrokken tot 60 % als de werknemer niet aantoonst dat hij minimum 500 euro heeft besteed aan de financiering van de volgende duurzame vervoermiddelen:

— een openbaarvervoersabonnement voor het woon-werkverkeer op naam van de werknemer;

- een fietsvergoeding;
- een bedrijfsfiets (een voordeel van allerlei aard);
- het systeem van deelfietsen;
- het systeem van deelwagens;
- openbaarvervoerbewijzen (zowel in België als in het buitenland);
- het gebruik van huurauto's in België en in het buitenland;

propulsion électrique, désigné sous le nom de “speed pedelec”, au sens de l'article 2.17.3 du même arrêté, et ce à concurrence du montant auquel le travailleur pourrait prétendre selon les règles en vigueur chez l'employeur s'il ne bénéficiait pas d'un budget mobilité aux conditions et dans les limites fixées par l'article 19, § 2, 16°, de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.”

Section 2

Traitement fiscal du budget mobilité

Art. 19

Dans le Code des impôts sur les revenus 1992, un article 33ter est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 33ter. § 1^{er}. Le solde du budget mobilité calculé conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité constitue un avantage imposable.

§ 2. L'avantage imposable visé au paragraphe 1^{er} est fixé forfaitairement à 35 % du solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité sous déduction du montant qui a servi à financer l'acquisition d'un abonnement de transport en commun public (train, tram, bus, métro) personnel établi au nom du travailleur pour la distance domicile-lieu de travail et sous déduction de l'avantage lié à l'usage privé d'un vélo d'entreprise.

§ 3. Ce forfait est porté à 60 % si le travailleur ne démontre pas qu'il a consacré un montant de 500 euros minimum au financement des moyens de transports durables suivants:

- l'abonnements de transport en commun public pour la distance domicile lieu de travail établis au nom du travailleur;
- l'indemnité vélo;
- l'avantage de toute nature du vélo d'entreprise;
- le système de vélos partagés;
- le système de voitures partagées;
- les titres de transports publics (tant en Belgique qu'à l'étranger);
- la location de voitures en Belgique et à l'étranger;

- het gebruik van erkende taxi's;
- het systeem van deelscooters;
- het onderhoud van fietsen.

Deze lijst kan door de Koning worden aangepast op eensluidend advies van de Nationale Arbeidsraad en van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Paragraaf 3 van dit artikel is niet van toepassing als het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget, ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, minder bedraagt dan 500 euro of dan 35 % van het totale bedrag.

In dat geval wordt het belastbaar voordeel nog altijd berekend overeenkomstig § 2.”

Art. 20

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 52*ter* ingevoegd, luidende:

“Art. 52*ter*. Het saldo van het mobiliteitsbudget berekend overeenkomstig artikel 6, § 3, van de wet van ... tot invoering van een mobiliteitsbudget, is aftrekbaar tegen 83 %.”

HOOFDSTUK 5

Tenuitvoerlegging, inwerkingtreding en opvolging

Art. 21

De Koning is belast met de tenuitvoerlegging van de artikelen 6, § 3, en 7, § 2.

Art. 22

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2018.

- le recours à un taxi agréé;
- le système de scooters partagés;
- l'entretien de bicyclettes.

Cette liste peut être adaptée par le Roi, sur avis unanime du Conseil National du Travail et du Conseil Central de l'Économie.”

Le paragraphe 3 du présent article n'est pas applicable si le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité est inférieur à un montant de 500 euros ou à un pourcentage 35 % du total.

Dans ce cas, l'avantage imposable reste calculé conformément au paragraphe 2.

Art. 20

Dans le même Code, un article 52*ter* est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 52*ter* Le solde du budget mobilité calculé conformément à l'article 6, § 3, de la loi du ... visant à introduire un budget mobilité est déductible à 83 p.c.”

CHAPITRE 5

Exécution, entrée en vigueur et suivi

Art. 21

Le Roi est chargé de l'exécution des articles 6, § 3 et 7, § 2.

Art. 22

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Art. 23

De maatregelen waarin deze wet voorziet, zullen door de sociale partners die zitting hebben in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven worden geëvalueerd op basis van de gegevens van de DmfA met betrekking tot het mobiliteitsbudget. Met het oog op die evaluatie zullen die gegevens door de RSZ worden doorgegeven aan de beide voormelde Raden.

15 maart 2018

Art. 23

Les mesures prévues par la présente loi feront l'objet d'une évaluation par les partenaires sociaux siégeant au Conseil National du Travail et au Conseil Central de l'Économie sur la base des données de la DmfA se rapportant au budget mobilité. En vue de cette évaluation, ces données seront transmises par l'ONSS auxdits Conseils.

15 mars 2018

Karine LALIEUX (PS)
David GEERTS (sp.a)
Stéphane CRUSNIÈRE (PS)