

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 december 2018

**WETSONTWERP**  
**betreffende de invoering**  
**van een mobiliteitsbudget**

**INHOUD**

|                                                                                                                                            | Blz. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Samenvatting .....                                                                                                                         | 3    |
| Memorie van toelichting .....                                                                                                              | 4    |
| Voorontwerp .....                                                                                                                          | 28   |
| Impactanalyse .....                                                                                                                        | 40   |
| Advies van de Raad van State .....                                                                                                         | 50   |
| Wetsontwerp .....                                                                                                                          | 64   |
| Coördinatie van de artikelen .....                                                                                                         | 80   |
| Advies van de Gemeenschappelijke Raadzitting .....<br>van de Nationale Arbeidsraad en van de<br>Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ..... | 84   |

**DE SPOEDBEHANDELING WORDT DOOR DE REGERING GEVRAAGD  
OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 51 VAN HET REGLEMENT.**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

3 décembre 2018

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

**SOMMAIRE**

|                                                                                                          | Pages |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Résumé .....                                                                                             | 3     |
| Exposé des motifs .....                                                                                  | 4     |
| Avant-projet .....                                                                                       | 28    |
| Analyse d'impact .....                                                                                   | 45    |
| Avis du Conseil d'État .....                                                                             | 50    |
| Projet de loi .....                                                                                      | 64    |
| Coordination des articles .....                                                                          | 82    |
| Avis de la Séance commune du<br>Conseil national du Travail et du Conseil central<br>de l'économie ..... | 89    |

**LE GOUVERNEMENT DEMANDE L'URGENCE CONFORMÉMENT À  
L'ARTICLE 51 DU RÈGLEMENT.**

9623

*De regering heeft dit wetsontwerp op 3 december 2018 ingediend.*

*Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 3 décembre 2018.*

*De “goedkeuring tot drukken” werd op 3 december 2018 door de Kamer ontvangen.*

*Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 3 décembre 2018.*

|              |   |                                                                         |
|--------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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*

## SAMENVATTING

*Dit wetsontwerp voorziet voor werkgevers de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteitsbudget als alternatief voor de bedrijfswagen. Dit mobiliteitsbudget is gebaseerd op drie pijlers waarbij de werknemer vrij kan kiezen welke van deze drie pijlers hij wenst te gebruiken.*

*De eerste pijler betreft alsnog een bedrijfswagen, zij het dan wel een milieuvriendelijke wagen die voldoet aan specifieke ecologische eisen. Deze wagen ondergaat de gewone fiscale en parafiscale behandeling van een bedrijfswagen. De tweede pijler is een verzamelnaam voor een heel aantal alternatieve en duurzame vervoersmodi zoals het openbaar vervoer, de fiets, deeloplossingen enz. De derde pijler tenslotte geeft de werknemer recht op de uitbetaling van het saldo van het mobiliteitsbudget dat niet is besteed geweest in de twee andere pijlers.*

*Om het gebruik van alternatieve vervoersmodi zoveel mogelijk aan te moedigen wordt voorzien in een fiscale vrijstelling van de tweede pijler terwijl de derde pijler onderworpen wordt aan een specifieke sociale bijdrage van 38,07 %.*

*Het mobiliteitsbudget staat niet alleen open voor werknemers met een bedrijfswagen maar ook voor zij die er aanspraak kunnen op maken volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.*

## RÉSUMÉ

*Ce projet de loi prévoit pour les employeurs la possibilité de l'instauration d'un budget mobilité en tant qu'alternative à la voiture de société. Ce budget mobilité est basé sur trois piliers parmi lesquels l'employé peut choisir librement celui ou ceux dont il souhaite faire usage.*

*Le premier pilier consiste encore en une voiture de société, mais qui doit être une voiture respectueuse de l'environnement qui satisfait à des critères écologiques spécifiques. Cette voiture est soumise au traitement fiscal et parafiscal ordinaire d'une voiture de société. Le deuxième pilier est l'ensemble d'une série de modes de transport alternatifs et durables, dont les transports en commun, le vélo, la voiture partagée, etc. Enfin, le troisième pilier ouvre, pour l'employé, le droit au paiement du solde du budget qui n'a pas été dépensé dans les deux autres piliers.*

*Afin d'encourager autant que possible les modes de transport alternatifs, une exonération fiscale est prévue pour le deuxième pilier alors que le troisième pilier est soumis à une cotisation sociale spéciale de 38,07 %.*

*Le budget mobilité est ouvert non seulement aux employés disposant d'une voiture de société mais également à ceux qui y sont éligibles suivant la politique relative aux voitures de société de l'employeur.*

## MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### ALGEMENE TOELICHTING

De wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, heeft de mogelijkheid gecreëerd voor werknemers met een bedrijfswagen om hiervan af te zien en een geldsom in de plaats te ontvangen. Deze mobiliteitsvergoeding wordt fiscaal en sociaal behandeld zoals een bedrijfswagen.

Omdat de mobiliteitsvergoeding (*cash for cars*) een alles of niets verhaal is, met name ofwel de bedrijfswagen inruilen ofwel behouden, acht de Regering het thans opportuun om naast de mobiliteitsvergoeding een tweede alternatief te bieden voor de bedrijfswagen, zijnde een mobiliteitsbudget.

Dit mobiliteitsbudget is kortweg gebaseerd op drie pijlers, de werknemer kiest vrij het gebruik van een of meer pijlers die hij wenst (pijler 1 en/of pijler 2 en/of pijler 3).

Pijler 1 is een milieuvriendelijke bedrijfswagen wat inhoudt dat deze wagen:

— ofwel een elektrische wagen is

— ofwel een maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft van 95 g en beantwoordt aan ten minste de emissienorm voor luchtverontreinigende stoffen die geldt voor nieuwe voertuigen of aan een latere norm.

Het budget dat, na een eventuele besteding in pijler 1, overblijft, zijnde de uitgespaarde kosten in hoofde van de werkgever, kan de werknemer dan besteden in pijler 2 en/of 3.

Pijler 2 is de verzamelnaam voor een heel aantal alternatieve en duurzame vervoersmodi waaronder het openbaar vervoer, de fiets, de deelauto enz. In dit kader worden bepaalde huisvestingskosten met betrekking tot een woning gelegen nabij de normale plaats van tewerkstelling bovendien gelijkgesteld met een duurzame wijze van verplaatsen.

Pijler 3 tenslotte is het saldo van het budget dat overblijft na aftrek van de eventuele bestedingen in pijlers 1 en 2 en dat in contanten wordt uitbetaald.

Een essentieel verschil met de mobiliteitsvergoeding is derhalve dat er bij het mobiliteitsbudget nog steeds

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

### EXPOSÉ GÉNÉRAL

La loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, a introduit la possibilité, pour les travailleurs bénéficiant d'une voiture de société, d'y renoncer et de recevoir une somme d'argent en échange. Cette allocation de mobilité est traitée fiscalement et sur le plan des cotisations sociales comme une voiture de société.

Comme l'allocation de mobilité (*cash for cars*) est une version tout ou rien, c'est-à-dire que la voiture de société est soit restituée soit conservée, le Gouvernement juge désormais opportun d'offrir une deuxième alternative aux côtés de l'allocation de mobilité, à savoir le budget mobilité.

En bref, ce budget mobilité est basé sur trois piliers, le travailleur choisissant librement l'utilisation du ou des piliers qu'il désire (pilier 1 et/ou pilier 2 et/ou pilier 3)

Le pilier 1 est une voiture de société respectueuse de l'environnement, ce qui implique que cette voiture:

— soit est une voiture électrique

— soit a une émission maximale de CO<sub>2</sub> de 95 g et répond au moins à la norme d'émission de polluants atmosphériques en vigueur pour les véhicules neufs ou à une norme ultérieure.

Le budget restant après utilisation éventuelle dans le pilier 1, c'est-à-dire les frais économisés dans le chef de l'employeur, peut être consacré par le travailleur aux piliers 2 et/ou 3.

Le pilier 2 est l'ensemble d'un grand nombre de modes de transport alternatifs et durables, dont le transport en commun, le vélo, la voiture partagée, etc. Dans ce cadre, certains coûts relatifs au logement du travailleur se situant proche de son lieu de travail habituel sont assimilés à un mode de transport durable.

Enfin, le pilier 3 est le solde du budget restant après déduction des dépenses éventuelles des piliers 1 et 2. Il est payé comptant.

Par conséquent, une différence essentielle avec l'allocation de mobilité est que, dans le budget mobilité, on

kan geopteerd worden voor een bedrijfswagen, zij het weliswaar een milieuvriendelijke, die dan kan worden aangevuld met bijkomende vervoersmogelijkheden.

Daar waar de mobiliteitsvergoeding voor de volle 100 % inzet op alternatieve vervoersmodi, gelet dat de betrokkene niet langer beschikt over een bedrijfswagen, zet het mobiliteitsbudget m.a.w. vooral in op multimodaliteit: zo kan een bedrijfswagen worden aangevuld met een abonnement op het openbaar vervoer, een fiets enz.

Afhankelijk van het af te leggen traject en het doel van de verplaatsing, kan de werknemer m.a.w. zelf kiezen welke vervoersmiddelen hem daarvoor het meest geschikt lijken: zo kan hij het hele traject afleggen met de bedrijfswagen, maar hij kan evenzeer de bedrijfswagen nemen tot aan het station, vervolgens verder rijden met de trein en tenslotte overstappen op tram of bus, een deelfiets nemen, enz.

Om deze tweede pijler extra aan te moedigen ten opzichte van pijler 3 wordt voorzien dat het bedrag dat in aanmerking komt voor uitbetaling in contanten (pijler 3) onderworpen wordt aan een specifieke sociale bijdrage van 38,07 pct. Pijler 3 wordt zo ontmoedigd ten voordele van pijler 2 die volledig onbelast is bij de werknemer en volledig aftrekbaar bij de werkgever.

De auto van pijler 1 ondergaat de gewone fiscale en sociale behandeling van een bedrijfswagen.

Met het mobiliteitsbudget beoogt de Regering, net zoals bij de mobiliteitsvergoeding, een *modal shift* of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, is de Regering ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. Het doel is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit zij het dat deze, op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact zullen hebben op het milieu en de gezondheid.

Het advies 64.114/1/V, van de Raad van State, van 27 september 2018 werd gedeeltelijk gevolgd.

peut encore opter pour une voiture de société, bien que respectueuse de l'environnement, qui peut être complétée par des possibilités de transport complémentaire.

Là où l'allocation de mobilité se consacre entièrement à des modes de transport alternatifs, étant donné que la personne concernée ne dispose plus d'une voiture de société, le budget mobilité se déploie surtout sur la multimodalité: ainsi une voiture de société peut être complétée par un abonnement de transport en commun, un vélo, etc.

Selon le trajet à effectuer et le but du déplacement, le travailleur peut choisir lui-même quel(s) moyen(s) de déplacement lui convien(nen)t le mieux pour ce faire: il peut effectuer l'ensemble du trajet avec la voiture de société, mais il peut tout aussi bien prendre la voiture de société jusqu'à la gare, poursuivre en train et enfin changer pour le tram ou le bus, prendre un vélo partagé, etc.

Afin d'encourager davantage ce deuxième pilier par rapport au pilier 3, il est prévu que le montant qui entre en considération pour le paiement en liquide (le pilier 3) soit soumis à une cotisation sociale spéciale de 38,07 p.c. Le pilier 3 est ainsi découragé en faveur du pilier 2 qui est entièrement exonéré dans le chef du travailleur et entièrement déductible pour l'employeur.

La voiture du pilier 1 subit le régime fiscal et social ordinaire d'une voiture de société.

Avec le budget mobilité, le Gouvernement vise, tout comme avec l'allocation de mobilité, à impulser un *shift modal* ou un changement de mentalité concernant la façon dont un travailleur se rend sur son lieu de travail. En offrant des alternatives qui sont fiscalement et socialement assimilées à la voiture de société, le Gouvernement est convaincu que beaucoup de travailleurs, vu les files toujours croissantes, recherchent d'autres modes de transport, en premier lieu pour leur navette quotidienne. L'objectif est donc en premier lieu dirigé vers les avantages en matière de mobilité, cette dernière ayant, à terme, incontestablement aussi un impact positif sur l'environnement et la santé.

L'avis 64.114/1/V, du Conseil d'État, du 27 septembre 2018, a été partiellement suivi.

**ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING****HOOFDSTUK I****Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Overeenkomstig artikel 83 van de Grondwet, bepaalt dit artikel dat de wet een door artikel 74 van de Grondwet beoogde aangelegenheid regelt.

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

Het wetsontwerp beoogt hetzelfde personele toepassingsgebied als deze bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding. Het mobiliteitsbudget wordt derhalve voorbehouden voor werknemers en deze die daarmee gelijkgesteld worden.

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

Dit artikel definieert enkele sleutelbegrippen van het ontwerp.

**Bedrijfswagen:** het begrip bedrijfswagen werd op fiscaal en sociaal vlak geïntroduceerd in de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Het spreekt enigszins voor zich dat het wetsontwerp dat nu voorligt, dezelfde definitie overneemt. In beide gevallen gaat het min of meer immers om dezelfde doelgroep en in beide gevallen wordt gestreefd naar een “*modal shift*” of m.a.w. naar een grotere bewustwording dat men zich ook op een andere wijze kan verplaatsen dan met de auto.

**Mobiliteitsbudget:** het begrip mobiliteitsbudget is tot op heden niet als zodanig gekend op sociaal en fiscaal vlak en wordt in dit wetsontwerp geïntroduceerd. Het duidt op het totale budget dat aan de werknemer wordt

**COMMENTAIRE DES ARTICLES****CHAPITRE I****Disposition introductive****Article 1<sup>er</sup>**

Conformément à l'article 83 de la Constitution, cet article précise que cette loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

**CHAPITRE II****Dispositions générales****Section 1<sup>er</sup>***Champ d'application***Art. 2**

Le projet de loi vise le même champ d'application personnel que celui visé par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Le budget mobilité est par conséquent réservé aux travailleurs et à ceux qui y sont assimilés.

**Section 2***Définitions***Art. 3**

Le présent article définit quelques notions-clés du projet.

**Voiture de société:** la notion de “voiture de société” a été introduite, sur le plan fiscal et social, par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.

Il va assez de soi que le projet de loi actuellement présenté reprend la même définition. Dans les deux cas, il s'agit plus ou moins toujours du même groupe-cible et dans les deux cas on vise un “*shift modal*”, ou en d'autres termes, une plus grande conscientisation qu'on peut aussi se déplacer autrement qu'avec une voiture.

**Budget mobilité:** la notion de “budget mobilité” n'est, à ce jour, pas connue comme telle sur les plans social et fiscal, et est introduite par le présent projet de loi. Elle indique le budget total qui est attribué au travailleur sur

toegekend op het vlak van mobiliteit en dat hij kan besteden aan één of meerdere pijlers zoals voorzien in dit ontwerp.

Milieuvriendelijke bedrijfswagen: een werknemer met een mobiliteitsbudget kan alsnog opteren voor een bedrijfswagen maar deze dient dan wel te voldoen aan de ecologische criteria opgelegd door dit ontwerp.

In deze definitie wordt aangegeven wat in het kader van het mobiliteitsbudget dient verstaan te worden onder een milieuvriendelijke bedrijfswagen.

In paragraaf 3 wordt voorzien in een bijzondere uitzondering voor de eindreeks voertuigen. Inderdaad, zonder deze uitzondering bestaat het risico dat veel concessiehouders, op het moment dat de emissienormen verstrengen, hun stockwagens niet langer verkocht krijgen.

In paragraaf 4 wordt nog verduidelijkt wat dient verstaan te worden onder een oplaadbaar hybride voertuig

In paragraaf 5 wordt bepaald dat de lijst van de duurzame vervoermiddelen kan worden uitgebreid via een in Ministerraad overlegd Koninklijke besluit na een advies van de sociale partners.

Loonsysteem van de werkgever: hiermee wordt het globale loonbeleid bedoeld van de werkgever. Niet enkel de loonbarema's en geldpremies die al dan niet formeel zijn bepaald (sectorale cao's en huisbarema's), maar ook alle voordelen (al dan niet in natura) die de werknemer geniet, als tegenprestatie voor zijn arbeid. Het loonsysteem kan zowel formeel als informeel zijn. Het is in die context dat het gebruik van de bedrijfswagen als deel van het loonsysteem moet beschouwd worden.

Bedrijfswagenbeleid: hiermee wordt in feite het loonbeleid bedoeld van de werkgever dat betrekking heeft op de bedrijfswagen. Het bepaalt onder meer wie en/of vanaf wanneer een werknemer recht heeft op een bedrijfswagen en met welke gebruiksmodaliteiten er in het voorkomende geval rekening dient gehouden te worden. Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de *car policy* en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten

le plan de la mobilité, et dont il peut consacrer à un ou plusieurs piliers comme prévu dans le présent projet.

Voiture respectueuse de l'environnement: un travailleur avec un budget mobilité peut encore opter pour une voiture de société, mais cette dernière doit alors satisfaire aux critères écologiques imposés par le présent projet.

Dans la présente définition, on indique ce qui doit être compris par "une voiture respectueuse de l'environnement" dans le cadre du budget mobilité.

Dans le paragraphe 3, une exception particulière est prévue pour les voitures de fin de série. En effet, sans cette exception, le risque existe que beaucoup de concessionnaires ne puissent plus écouler leurs voitures en stock suite au renforcement des normes d'émission.

Dans le paragraphe 4, on précise encore ce qu'il faut entendre par véhicule hybride rechargeable.

Au paragraphe 5, on dispose que la liste des moyens de transport durables peut être élargie par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, après un avis des partenaires sociaux.

Système salarial de l'employeur: on entend par là l'ensemble de la politique salariale de l'employeur. Pas uniquement les barèmes salariaux et les primes en argent, déterminés de manière formelle ou non (CCT sectorielles, et barèmes internes), mais aussi tous les avantages (en nature ou non) dont le travailleur bénéficie en tant que contreprestation à son travail. Le système salarial peut donc être tant formel qu'informel. C'est dans ce contexte que l'utilisation de la voiture de société doit être considérée comme faisant partie du système salarial.

Politique relative aux voitures de société: on entend en fait par-là la politique salariale de l'employeur concernant la voiture de société. Elle détermine entre autres qui et/ou à partir de quand un travailleur a droit à une voiture de société et de quelles modalités d'utilisation il faut tenir compte le cas échéant. La politique relative aux voitures de société en vigueur d'une entreprise peut résulter entre autres des descriptions de fonction, tout comme des conditions de rémunération jointes aux offres d'emploi, la politique en matière de ressources humaines applicable en général dans l'entreprise, la *car policy* et, le cas échéant, les contrats de travail individuel.



Gebruik voor beroepsdoeleinden: kenmerkend aan een klassieke bedrijfswagen is dat hij doorgaans – juridisch gesproken – multifunctioneel wordt gebruikt, nl. zowel voor zuivere beroepsmatige verplaatsingen, als voor verplaatsingen van de woonplaats naar de overeengekomen plaats van tewerkstelling en voor zuivere privéverplaatsingen.

Duurzame vervoermiddelen: dit is de verzamelnaam van de zgn. tweede pijler van het mobiliteitsbudget, onverdeeld in een rubriek zachte mobiliteit, openbaar vervoer, georganiseerd gemeenschappelijk vervoer en deeloplossingen.

Met zachte mobiliteit wordt in de eerste plaats alle rijwielen die 45 km per uur niet overschrijden bedoeld: dat zijn in de eerste plaats m.a.w. de fietsen, ongeacht welk type fiets: het kan m.a.w. een gewone fiets zijn, een plooi-fiets, een koersfiets, een mountainbike, een bakfiets, een elektrische fiets, een speedpedelec enz. Daarnaast worden ook gemotoriseerde rijwielen, en bromfietsen bedoeld. Deze termen worden gebruikt overeenkomstig de regelgeving op het vlak van het wegvervoer.

Tenslotte vallen hier ook andere vervoersmodi onder die tegenwoordig meer en meer worden gebruikt voor woon-werkverkeer zoals o.m. een step, een monowheel enz.

Motorfietsen worden eveneens bedoeld, echter op voorwaarde dat ze uitsluitend elektrisch worden aangedreven. De elektrische wagens worden hier uitdrukkelijk uitgesloten, omdat ze moeten beschouwd worden als milieuvriendelijke wagens en dus onder pijler 1 vallen.

De tweede rubriek omvat het openbaar vervoer, waarbij zowel abonnementen in aanmerking komen als afzonderlijke tickets of vervoerbewijzen.

Onder openbaar vervoer wordt verstaan de personenvervoersdiensten van algemeen economisch belang die op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden; ook personenvervoersdiensten die fiscaal en/of sociaal gelijkgesteld zijn met openbaar vervoer zoals onder meer de waterbus, worden hier bedoeld.

Voor abonnementen is voorzien dat deze betrekking moeten hebben op het woon-werkverkeer en dat ze verbonden moeten zijn met de persoon van de werknemer. Een abonnement op naam van een van de kinderen van de werknemer om naar school te gaan valt er m.a.w. niet

Utilisation à des fins professionnelles: la caractéristique d’une voiture de société classique est qu’elle est souvent utilisée de façon multifonctionnelle – juridiquement parlant – c’est-à-dire tant pour les déplacements purement professionnels, que pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail contractuel, que pour les déplacements purement privés.

Moyens de transport durables: c’est l’ensemble de ce qu’on appelle le deuxième pilier du budget mobilité, subdivisé en rubriques mobilité douce, transport en commun, transport collectif organisé et solutions de partage.

En premier lieu, on vise par “mobilité douce” tous les véhicules ne dépassant pas les 45 km à l’heure: il s’agit en premier lieu des bicyclettes, indépendamment du type dont il s’agit: en d’autres termes, cela peut être une bicyclette ordinaire, d’une bicyclette pliable, d’un vélo de course, un *mountainbike*, un vélo-porteur, un vélo électrique, un *speed pedelec*, etc. Ensuite sont également visés les cyclomoteurs et les cycles motorisés. Ces termes sont utilisés dans leur sens défini par la réglementation applicable en matière de circulation routière.

Enfin, d’autres modes de transport sont ici aussi visés: ceux qui de nos jours sont de plus en plus utilisés pour le trajet domicile – lieu de travail, comme notamment une trottinette, un monocycle, etc.

Les motocyclettes sont également visées, mais à condition qu’elles soient exclusivement électriques. Les voitures électriques sont ici expressément exclues, étant donné qu’elles doivent être considérées comme des voitures respectueuses de l’environnement, et donc englobées dans le pilier 1.

La deuxième rubrique englobe les transports en commun, pour lesquels tant les abonnements que les tickets ou titres de transport individuels entrent en considération.

Par transports en commun, on entend les services de transport de voyageurs d’intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence; sont également ici visés les services de transport de personnes assimilés fiscalement et/ou socialement au transport en commun, telle la navette fluviale (*waterbus*).

Pour les abonnements, il est prévu que ceux-ci doivent avoir trait au trajet domicile – lieu de travail, et qu’ils doivent être liés à la personne du travailleur. Un abonnement au nom d’un des enfants du travailleur pour se rendre à l’école n’est donc pas visé. En effet,



onder. Dat laatste gaat de ouders immers niet aanzetten om de bedrijfswagen te laten staan.

Individuele tickets daarentegen kunnen wel gekocht worden met het mobiliteitsbudget: werknemers zijn dan niet “verplicht” om voor een gezinsuitstap in het weekend de bedrijfswagen te nemen. Met het mobiliteitsbudget kan dat ook met het openbaar vervoer.

Dat de biljetten ook in het buitenland mogen gekocht worden, kadert in het feit dat ook een uitstap naar bv. Parijs of Londen perfect met het openbaar vervoer moet kunnen en niet zonodig met de bedrijfswagen.

De derde rubriek beoogt het georganiseerde gemeenschappelijke vervoer. Georganiseerd gemeenschappelijk vervoer is niet noodzakelijk door de werkgever georganiseerd: dat kan door de werkgever of door een groep van werkgevers of door derden. Zo worden de zgn. kantoorbussen er bij wijze van voorbeeld ook mee bedoeld.

De vierde rubriek tenslotte omvat alle mogelijke vormen van gedeeld vervoer waaronder deelfietsen, deelauto's, deelscooters, carpooling enz.

Ook het gebruik van taxi's en het verhuren van auto's met chauffeur valt onder deze vierde categorie. Vereist is wel dat de taxi's en de auto's met chauffeur in orde zijn met de op hen van toepassing zijnde regelgeving.

Ook de huur van voertuigen zonder chauffeur, voor maximaal 30 kalenderdagen per jaar, valt onder de vierde categorie.

Naast voornoemde rubrieken voorziet paragraaf 2 nog twee gelijkstellingen met duurzame vervoersmiddelen:

In de eerste plaats wordt dicht bij het werk wonen eveneens aanzien als een duurzame mobiliteitsoplossing. Vereist is wel dat de woonplaats zich dan – in vogelvlucht – binnen een straal van 5 km bevindt van de normale plaats van tewerkstelling. Indien een belastingsplichtige reeds een woning heeft die gelegen is binnen een straal van 5 km van de normale plaats van tewerkstelling, kan hij/zij eveneens de hypotheaire interesten/huurgelden aanwenden voor pijler 2.

Deze straal van 5 km wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om een realistische perimeter vast te stellen waarbinnen de betrokken werknemer naar zijn werkplek

cet abonnement n'incitera pas les parents à délaissier la voiture de société.

Par contre, les tickets individuels peuvent bien être achetés avec le budget mobilité: ainsi les travailleurs ne sont pas “obligés” de prendre la voiture de société pour une sortie familiale durant le week-end. Avec le budget mobilité, cela peut aussi se faire en transport en commun.

S'inscrivant dans le fait qu'une sortie doit aussi pouvoir parfaitement se faire vers, par exemple Paris ou Londres, en transport en commun et pas nécessairement avec la voiture de société, les billets peuvent aussi être achetés à l'étranger.

La troisième rubrique vise le transport collectif organisé. Le transport collectif organisé ne doit pas nécessairement l'être par l'employeur: cela peut se faire par l'employeur, ou un groupe d'employeurs ou par des tiers. À titre d'exemple, les “bus-bureaux” sont également visés.

Enfin, la quatrième rubrique englobe toutes les formes possibles de transport partagé, notamment les vélos partagés, les voitures partagées, les scooters partagés, le *car pooling*, etc.

L'usage de taxis et de véhicule de location avec chauffeur tombe aussi sous cette quatrième catégorie. Il est cependant requis que les taxis et les véhicules avec chauffeur soient en ordre avec la réglementation qui leur est applicable.

La location de véhicules sans chauffeur, pour maximum 30 jours calendaires par an, tombe aussi sous la quatrième catégorie.

Aux côtés des rubriques citées, le paragraphe 2 prévoit encore deux assimilations aux moyens de transport durables.

En premier lieu, le fait d'habiter près du travail est aussi considéré comme une solution de mobilité durable. Il est requis que le domicile se situe dans un rayon de 5 km (à vol d'oiseau) du lieu normal de travail. Au cas où un contribuable habite déjà dans un rayon de 5 km de son lieu de travail habituel, les intérêts hypothécaires/loyers peuvent également être entrer en ligne de compte dans le deuxième pilier.

Ce rayon de 5 km est justifié par la nécessité de fixer un périmètre réaliste au sein duquel le travailleur en question peut se rendre à son lieu de travail à l'aide de

kan reizen met andere vervoermiddelen dan zijn persoonlijke auto. Deze afstand van 5 km zorgt dus voor een toenadering die zowel effectief als efficiënt is in termen van mobiliteit. Aangezien het niet de bedoeling was om alle verplaatsingen van de werknemers te financieren, maar alleen die welke hen dichter en efficiënter bij hun werkplek brachten, moest deze keuze voor een straal van 5 km worden gemaakt.

Concreet kan het mobiliteitsbudget aangewend worden voor het betalen van de huur van een woning of appartement dicht bij het werk. Wordt de woning of het appartement in kwestie niet gehuurd maar aangekocht, dan kan het mobiliteitsbudget gebruikt worden voor de interesten op de hypothecaire lening. De kapitaalsaflossingen komen er m.a.w. niet voor in aanmerking.

De tweede gelijkstelling betreft de terbeschikkingstelling van een fiets door de werkgever en de kilometervergoeding die wordt betaald door de werkgever voor woon-werkverplaatsingen die worden afgelegd met de fiets.

### Afdeling 3

*Invoering, toekenning en geldigheidsvoorwaarden van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 4

Een van de basisprincipes van dit wetsontwerp is het feit dat de mogelijkheid om een mobiliteitsbudget toe te kennen volledig berust op de vrijwilligheid van beide partijen.

Paragraaf 1 van dit artikel bepaalt dan ook dat het initiatief tot het invoeren van een mobiliteitsbudget uitsluitend bij de werkgever berust. Het staat de werkgever ook vrij om dat in te voeren voor de hele onderneming, voor een bepaalde afdeling, of voor bepaalde categorieën werknemers.

Voorzien wordt wel dat als de werkgever voorwaarden wenst te verbinden aan de toekenning van een mobiliteitsbudget, hij deze bij de invoering ervan kenbaar moet maken aan het personeel.

De introductie van het mobiliteitsbudget in het loonsysteem van de werkgever kan gebeuren op dezelfde manier als waarop de bedrijfswagen zelf werd ingevoerd binnen de onderneming. Dat kan dan een collectieve arbeidsovereenkomst of een individuele arbeidsovereenkomst zijn maar evenzeer via een zogenaamde “policy” die de kenmerken vertoont van een individuele arbeidsovereenkomst, en desgevallend kan het zelfs

moyens de transport autres que sa voiture personnelle. Cette distance de 5 km assure donc un rapprochement qui soit à la fois effectif et efficace en termes de mobilité. L’objectif n’étant pas de financer tous les déménagements des travailleurs, mais uniquement ceux les rapprochant effectivement et efficacement de leur lieu de travail, ce choix d’un rayon de 5 km a dû être opéré.

Concrètement, le budget mobilité peut être consacré au paiement du loyer d’une habitation ou d’un appartement proche du travail. Si l’habitation ou l’appartement en question n’est pas pris en location mais acheté, le budget mobilité peut alors être utilisé pour le paiement des intérêts du prêt hypothécaire. Le remboursement du capital n’est pas pris en considération.

La seconde assimilation concerne la mise à disposition d’un vélo par l’employeur et l’indemnité kilométrique payée par l’employeur pour les déplacements domicile – lieu de travail effectués avec le vélo.

### Section 3

*Instauration, octroi et conditions de validité du budget mobilité*

#### Art. 4

Un des principes de base du présent projet de loi est que la possibilité d’octroyer un budget mobilité repose entièrement sur la volonté des deux parties.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de cet article dispose donc que l’initiative d’introduire un budget mobilité appartient exclusivement à l’employeur. L’employeur est également libre de l’introduire pour toute l’entreprise, une partie de celle-ci, ou une catégorie de travailleurs.

Il est envisagé que, si l’employeur souhaite fixer des conditions à l’octroi du budget mobilité, il doit informer le personnel lors de son introduction.

L’introduction du budget mobilité dans le système salarial de l’employeur peut se faire de la même façon que celle qui a introduit la voiture de société au sein de l’entreprise. Cela peut donc être une convention collective de travail ou un contrat de travail individuel, mais également via une “policy”, qui présente les caractéristiques d’un contrat de travail individuel, et le cas échéant cela peut même être sans formalisation

zonder verdere formalisering of m.a.w. via een gebruik worden geïntroduceerd.

De werkgever heeft voor alle duidelijkheid dus niet het recht om de bestaande arbeidsovereenkomsten eenzijdig te wijzigen. Dat gaat in tegen de geldende rechtsregels van het gemeen recht (artikel 1134 BW) en het arbeidsrecht (artikel 6 en artikel 25 wet van 3 juli 1978).

Van belang is wel dat de invoering én de toekenning van het mobiliteitsbudget door de werkgever op een niet-discriminatoire wijze gebeurt, zij het met die nuance dat een ongelijke behandeling niet per definitie discriminatoir is. Zowel de Europese kaderrichtlijn van 27 november 2000 als de antidiscriminatiewet van 10 mei 2007 die deze richtlijn heeft omgezet in Belgische wetgeving, voorzien immers geen algemeen verbod op een ongelijke behandeling maar wel een verbod op ongelijke behandeling op basis van een aantal wel omschreven criteria, met name, "leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke of syndicale overtuiging, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, een handicap, een fysieke of genetische eigenschap of sociale afkomst".

Het gaat hier m.a.w. om een zogenaamde gesloten lijst van niet toegelaten motieven voor een ongelijke behandeling. Enkel een ongelijke behandeling op grond van een van deze motieven is niet toegelaten. Het ontwerp geeft evenwel geen aanknopingspunten die er kunnen op wijzen dat een van deze motieven in het spel is.

De wijze waarop de werkgever de wet toepast, zou echter wel aanleiding kunnen geven tot een vorm van indirecte vorm van discriminatie, bv. wanneer de toelating (of de weigering) om de bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsbudget gebaseerd zou zijn op één van deze niet toegelaten criteria. Een dergelijke discriminatoire behandeling vindt dan evenwel zijn oorsprong in een foutieve toepassing van de wet en niet in een fout in de wetgeving zelf.

Een andere rechtsbron die wel aanleiding kan geven tot een kwalificatie van niet-toegelaten discriminatie, zijn de artikels 10 en 11 van de Grondwet en meer bepaald voor dit ontwerp artikel 172 dat bepaalt dat er inzake belastingen geen voorrechten kunnen worden ingevoerd.

In tegenstelling tot de vorige rechtsbronnen met een gesloten lijst van criteria, vormen deze artikels van de Grondwet een zgn. open lijst of m.a.w., elke vorm van ongelijke behandeling ongeacht het motief, is niet toegelaten. Het is het Grondwettelijk Hof dat hier de krijtlijnen trekt.

supplémentaire, ou en d'autres termes, être introduit via un usage.

Pour être clair, l'employeur n'a donc pas le droit de modifier unilatéralement les contrats de travail existants. Cela va à l'encontre des règles juridiques en vigueur dans le droit commun (article 1134 C.civ.) et dans le droit du travail (article 6 et article 25 de la loi du 3 juillet 1978).

Il est toutefois important que l'instauration et l'attribution du budget mobilité par l'employeur se fasse de manière non-discriminatoire, avec la nuance qu'un traitement inégal n'est pas par définition discriminatoire. Tant la directive-cadre européenne du 27 novembre 2000 que la loi anti-discrimination du 10 mai 2007 qui a transposé cette directive dans la législation belge, ne prévoient en effet aucune interdiction générale d'un traitement inégal, mais bien une interdiction de traitement inégal sur base d'un nombre de critères bien définis, à savoir "l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la conviction syndicale, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale".

Il s'agit ici en d'autres termes d'une liste fermée de motifs non autorisés pour un traitement inégal. Seul un traitement inégal sur base d'un de ces motifs n'est pas autorisé. Le projet ne donne cependant aucun indice qui peut indiquer qu'un de ces motifs est ici en jeu.

La façon dont l'employeur applique la loi pourrait bien en réalité conduire à une forme indirecte de discrimination, par exemple lorsque l'autorisation (ou le refus) de remplacer la voiture de société par un budget mobilité pourrait se baser sur un de ces critères non autorisés. Un tel traitement discriminatoire trouve toutefois son origine dans une application fautive de la loi, et non dans une faute de la loi elle-même.

Une autre source juridique qui peut mener à une qualification de discrimination interdite, sont les articles 10 et 11 de la Constitution, et plus précisément l'article 172 qui dispose qu'aucun privilège ne peut être établi en matière d'impôt.

Contrairement aux sources juridiques précédentes avec une liste fermée de critères, ces articles de la Constitution forment une liste ouverte ou en d'autres termes, toute forme de traitement inégal, peu importe le motif, n'est pas autorisé. C'est la Cour constitutionnelle qui en trace ici les contours.

Tot slot is ook artikel 45 van de RSZ-wet van 1969 van belang als rechtsbron.

Dit wetsartikel is zeer algemeen opgesteld en voorziet dat elk onderscheid tussen werknemers bij het toekennen van aanvullende voordelen niet geoorloofd is.

Zowel de rechtspraak, als de rechtsleer en ook de RSZ zelf, zijn echter steeds van oordeel geweest dat de toepassing van dit artikel zich beperkt tot aanvullingen bij de sociale zekerheidsvoordelen die gevat worden door de wet van 1969.

Het mobiliteitsbudget valt niet te catalogeren als een aanvulling bij een van de sociale zekerheidsvoordelen, en kan derhalve niet gevat worden door dit artikel.

Om niettemin elke gebeurlijke rechtsonzekerheid te vermijden, vult artikel 20 van het ontwerp dit artikel 45 van de wet van 27 juni 1969 aan met een alinea die de toepassing ervan op het mobiliteitsbudget uitsluit.

De tweede paragraaf van artikel 4 bepaalt dat de werkgever reeds gedurende een ononderbroken periode van 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van het mobiliteitsbudget, bedrijfswagens ter beschikking moet stellen van één of meerdere werknemers alvorens hij van start kan gaan met de invoering het mobiliteitsbudget. De wachtperiode van drie jaar is een antimisbruikbepaling die moet verhinderen dat het systeem oneigenlijk gebruikt zou worden. Ondernemingen die bij het in voege treden van de wet, alsnog geen bedrijfswagens ter beschikking stellen van hun werknemers, zullen m.a.w. geen mobiliteitsbudget kunnen toekennen door één of meerdere werknemers nog snel eerst een bedrijfswagen te geven.

Dat de werkgever effectief al minstens 36 maanden bedrijfswagens ter beschikking stelt, kan op diverse wijzen worden aangetoond.

Een tastbaar bewijs kan onder meer geleverd worden op grond van de Dmfa-aangifte van de werkgever. Wanneer een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld door de werkgever, is de werkgever hiervoor immers een CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage verschuldigd. Sinds 1 januari 2005 wordt het totaal verschuldigde bedrag van deze bijzondere bijdrage op het niveau van de onderneming aangegeven.

Ook de nummerplaten van de desbetreffende voertuigen moeten opgegeven worden.

Enfin, l'article 45 de la loi de 1969 sur la sécurité sociale est aussi important en tant que source juridique.

Cet article de loi est rédigé de façon très générale et prévoit que chaque distinction entre travailleurs lors de l'octroi d'avantages supplémentaires n'est pas autorisée.

Aussi bien la jurisprudence, que la doctrine et également la Sécurité sociale, ont en réalité toujours été d'avis que l'application de cet article se limite à des éléments complémentaires aux avantages de sécurité sociale contenus dans la loi de 1969.

Le budget mobilité ne doit pas être catalogué en tant qu'un élément complémentaire à un des avantages de sécurité social, et ne peut donc être compris dans cet article.

Pour néanmoins éviter toute éventuelle insécurité juridique, l'article 20 du projet complète l'article 45 de la loi du 27 juin 1969 d'un alinéa qui en exclut l'application au budget mobilité.

Le deuxième paragraphe de l'article 4 dispose que l'employeur doit déjà avoir mis à disposition d'un ou de plusieurs travailleurs des voitures de société durant une période ininterrompue de 36 mois, avant qu'il ne puisse débiter avec l'introduction du système du budget mobilité. La période d'attente de trois ans est une disposition anti-abus qui doit empêcher que le système ne soit utilisé improprement. Les entreprises qui, à l'entrée en vigueur de la loi, n'ont pas encore mis de voitures de société à disposition de leurs travailleurs, ne pourront en d'autres termes octroyer aucun budget mobilité avant d'avoir d'abord donné une voiture de société à un ou plusieurs travailleurs.

On peut prouver de différentes façons que l'employeur met effectivement à disposition des voitures de société depuis au moins 36 mois.

Une preuve concrète peut, entre autres, être apportée sur base de la déclaration DmfA de l'employeur. Lorsqu'une voiture de société est mise à disposition par l'employeur, il est en effet redevable d'une cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> pour cela. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, le montant total dû de cette cotisation spéciale est indiqué au niveau de l'entreprise.

Les numéros d'immatriculation des véhicules concernés doivent aussi être déclarés.

Het voorkomen van deze bijdrage op het niveau van de onderneming is bijgevolg een duidelijke indicator van het bestaan van een systeem van bedrijfswagens in de onderneming.

De derde paragraaf van artikel 4 voorziet, naar analogie met de wet van 30 maart 2018, betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, een uitzondering op het 36 maanden principe voor startende ondernemers. Jonge bedrijven die nog geen 36 maanden actief zijn maar wel bedrijfswagens toekennen aan één of meerdere werknemers, worden zo niet uitgesloten van de mogelijkheid om het mobiliteitsbudget in te voeren. Ook werknemers met een bedrijfswagen in een jonge onderneming mogen m.a.w. bijdragen tot een duurzame mobiliteit.

Om te weten of het gaat om een startende onderneming wordt rekening gehouden met:

— als de werkgever een natuurlijk persoon is, de datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

— als de werkgever een rechtspersoon is, de datum van de neerlegging van de oprichtingsakte ter griffie van de ondernemingsrechtbank of van een gelijkaardige registratieformaliteit in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

§§ 4 en 5. Het mobiliteitsbudget kan alleen worden verleend aan werknemers die effectief een bedrijfswagen hebben, of aan werknemers die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen, dit wil zeggen diegenen, die behoren tot de categorie waarvoor een bedrijfswagen is voorzien volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

Wanneer het bedrijfswagenbeleid niet voorziet in een bedrijfswagen op basis van “functiecategorie” maar op basis van andere criteria (bv. anciënniteit), gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsbudget.

We moeten ons afvragen wat de werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen zal inruilen, opdat hij een mobiliteitsbudget krijgt.

Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij leaseformules) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types

L'apparition de cette cotisation au niveau de l'entreprise est par conséquent un indicateur clair de l'existence d'un système de voitures de société dans l'entreprise.

Le troisième paragraphe de l'article 4, par analogie avec la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, prévoit une exception au principe des 36 mois pour les entreprises qui débutent. Les jeunes sociétés qui ne sont pas encore actives depuis 36 mois mais octroient bien des voitures de société à un ou plusieurs travailleurs ne sont ainsi pas exclues de la possibilité d'instaurer le système du budget mobilité. En d'autres termes, les travailleurs avec une voiture de société dans une jeune entreprise peuvent aussi contribuer à une mobilité durable.

Pour savoir s'il s'agit d'une entreprise qui débute, on prend en compte:

— la date de la première inscription à la Banque-carrefour des entreprises lorsqu'il s'agit d'une personne physique.

— la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de l'entreprise ou la date d'une formalité similaire dans un autre État membre de l'Espace économique européen, lorsqu'il s'agit d'une personne morale.

§§ 4 et 5. Le budget mobilité ne peut être accordé qu'aux travailleurs bénéficiant effectivement d'une voiture de société, ou aux travailleurs éligibles à une voiture de société, c'est-à-dire ceux qui font partie d'une catégorie de fonction pour laquelle une voiture de société est prévue selon la politique relative aux voitures de société de l'employeur.

Lorsqu'une politique relative aux voitures de société ne prévoit pas une voiture de société sur base de “catégorie de fonction”, mais sur base d'autres critères (par exemple de l'ancienneté), il s'agit de voitures de société attribuées à titre individuel, et une fonction déterminée ne donne pas droit en soi à une voiture de société, et donc le cas échéant ne donne pas droit non plus à un budget mobilité.

Il faut se poser la question de ce qui sera échangé par le travailleur éligible à une voiture de société pour qu'il reçoive un budget mobilité.

Il y a différentes possibilités à ce sujet: soit le travailleur ayant droit à une voiture de société reçoit pour cela un budget mensuel précis (habituel en cas de formules de leasing) ou un budget annuel (en cas d'achat), soit le travailleur peut choisir parmi différents modèles



bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.

In al deze gevallen zal het mobiliteitsbudget berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een leasebudget per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.

Een deel van het loon kan niet worden geherkwalificeerd: artikel 15 van dit ontwerp, blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsbudget mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon. Wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen.

#### Art. 5

Dit artikel regelt de aanvraag door de werknemer.

De aanvraag is enkel mogelijk indien de werkgever het systeem heeft ingevoerd in zijn onderneming volgens de bepalingen van artikel 4.

Daartegenover staat ook dat de werkgever het mobiliteitsbudget niet kan opleggen aan zijn werknemers. De werkgever kan een werknemer met een bedrijfswagen niet verplichten om te opteren voor een mobiliteitsbudget. De werknemer moet het wel degelijk zelf aanvragen.

Het voorgaande houdt ook geenszins in dat de werkgever de normale controle over zijn bedrijfswagen verliest. Hij kan m.a.w. nog steeds zijn systeem van bedrijfswagens wijzigen, afschaffen, vervangen ... volgens de regels die daarop van toepassing zijn in zijn onderneming. Wordt een bedrijfswagen vervangen door loon, zonder de procedures van deze wet, dan zal dat m.a.w. een gewoon brutoloon zijn, zonder het gunstig sociaal en fiscaal statuut van deze wet.

Paragrafen 2 en 3 van dit artikel bepalen de voorwaarden waaraan de werknemer moet voldoen om een mobiliteitsbudget te kunnen aanvragen. Om misbruiken te vermijden, stelt het ontwerp nl. een dubbele voorwaarde:

déterminés de voitures de société, dont la liste est confectionnée par l'employeur.

Dans tous ces cas, le budget mobilité sera calculée sur la voiture de société que le travailleur aurait choisie: s'il reçoit un budget de leasing mensuel, il devra pour cela choisir, en d'autres termes, une voiture de société fictive, qu'il ne prendra ensuite donc pas. Il s'agira de la même chose s'il lui est attribué un montant d'achat et/ou une voiture bien déterminée.

Une partie de la rémunération ne peut pas être requalifiée: l'article 15 du présent projet, demeure applicable en principe. L'octroi d'un budget mobilité ne peut pas être comparé à un échange de salaire. Ce qui est bien prévu est qu'il est fait abstraction de la compensation qui a été reçue pour le fait de ne pas avoir pris une voiture de société.

#### Art. 5

Le présent article régit la demande de la part du travailleur.

La demande n'est possible que si l'employeur a instauré le système au sein de son entreprise suivant les dispositions de l'article 4.

En revanche, l'employeur ne peut pas imposer le budget mobilité à ses travailleurs. L'employeur ne peut obliger un travailleur avec une voiture de société à opter pour un budget mobilité. Le travailleur doit effectivement le demander lui-même.

Cela ne signifie pas que l'employeur perd le contrôle normal sur sa voiture de société. Il peut, en d'autres termes, toujours modifier, supprimer, remplacer, ... son système de voitures de société, selon les règles qui sont applicables à ce propos au sein de son entreprise. Si une voiture de société est remplacée par du salaire – sans suivre les procédures de la présente loi – cela deviendra en d'autres termes une rémunération brute ordinaire, sans le statut social et fiscal favorable de la présente loi.

Les paragraphes 2 et 3 du présent article déterminent les conditions auxquelles le travailleur doit satisfaire pour pouvoir demander un budget mobilité. Pour éviter les abus, le projet établit une double condition:

— de werknemer moet in de voorbije 36 maanden minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikken of in aanmerking komen voor een bedrijfswagen

en

— op het moment van de aanvraag moet hij minstens 3 maanden ononderbroken beschikken over of in aanmerking komen voor een bedrijfswagen.

Zowel de 36 maanden wachttijd van de werkgever (artikel 4), als de 12 maanden én de 3 maanden voor de werknemer, willen verhinderen dat eerst nog een systeem van bedrijfswagens zou ingevoerd worden, louter met de bedoeling ze kort daarop te kunnen omruilen voor het mobiliteitsbudget met zijn gunstig sociaal en fiscaal statuut.

Alleen wie op het moment van de aanvraag lang genoeg over een bedrijfswagen beschikt of zou kunnen beschikken, kan zo een mobiliteitsbudget aanvragen.

Die termijn van drie maanden kan zowel binnen als buiten die termijn van 12 maanden vallen. In het laatste geval strekt de totale duur voor de werknemer zich dan uit tot 15 maanden.

Aangestipt wordt hierbij dat deze dubbele voorwaarde voor de werknemer, zijnde de 12 maanden en de 3 maanden, in principe ook geldt voor werknemers van een startende onderneming. Voor deze starters geldt er wel een uitzondering op de 36 maanden-regel om het mobiliteitsbudget in te voeren maar voor de werknemers van zo'n startende onderneming gelden dezelfde voorwaarden als voor andere werknemers, behalve in geval van indiensttreding, of in geval van bevordering of functiewijziging voor de inwerkingtreding van deze wet.

In de praktijk zal de startende onderneming dus van bij het begin een bedrijfswagenbeleid kennen opdat de werknemer een aanvraag kan indienen voor een mobiliteitsbudget.

Ook deze maatregel dient gezien als een antimisbruikbepaling. Snel een nieuwe onderneming oprichten en de bestaande werknemers overdragen om zo de 36 maanden regel te omzeilen, kan zo principieel geen recht geven op een mobiliteitsbudget.

In § 5 wordt bepaald dat de dubbele voorwaarde voor de werknemer, zijnde de twaalf en de drie maanden, niet geldt voor een werknemer die in dienst wordt genomen. Deze voorwaarden gelden evenmin voor een werknemer die is bevorderd of die van functie is

— le travailleur doit, au cours des 36 derniers mois, disposé ou avoir disposé d'une voiture de société, ou avoir été éligible à une voiture de société, durant au moins 12 mois

et

— au moment de la demande, il doit disposer d'une voiture de société, ou être éligible à une voiture de société, depuis au moins 3 mois sans interruption.

Tout comme les 36 mois d'attente de l'employeur (article 4), les 12 mois et les 3 mois pour le travailleur ont pour but d'empêcher qu'un système de voitures de société ne soit instauré, uniquement avec pour objectif de pouvoir être immédiatement échangé contre un budget mobilité, avec son statut social et fiscal favorable.

Seul celui qui, au moment de la demande, a disposé depuis suffisamment de temps d'une voiture de société, ou aurait pu en disposer, peut ainsi demander un budget mobilité.

Le délai de trois mois peut se confondre ou non avec le délai de 12 mois. Dans ce dernier cas, la durée totale pour le travailleur s'élève donc à 15 mois.

On souligne ici que cette double condition pour le travailleur, à savoir les 12 mois et les 3 mois, est en principe aussi valable pour les travailleurs d'une entreprise qui débute. Pour ces starters, il existe bien une exception à la règle des 36 mois pour l'instauration du budget mobilité, mais pour les travailleurs d'une telle entreprise, les mêmes conditions que pour les autres travailleurs s'appliquent, excepté pour les cas d'entrée en fonction, ou pour les cas de promotion et de changement de fonction opérés avant l'entrée en vigueur de la loi.

En pratique, l'entreprise qui débute devra bien avoir dès le début une politique relative aux voitures de sociétés, pour que le travailleur puisse introduire une demande pour un budget mobilité.

Cette mesure aussi doit être vue comme une disposition anti-abus. Constituer rapidement une nouvelle entreprise et y transférer les travailleurs existants pour contourner ainsi la règle des 36 mois ne peut en principe pas donner droit à un budget de mobilité

Dans le § 5, il est prévu que la double condition pour le travailleur, à savoir les douze et trois mois, ne vaut pas pour un travailleur qui vient d'entrer en service. Ces conditions ne valent également pas pour un travailleur qui est promu ou qui change de fonction si cette



gewijzigd indien deze bevordering of functiewijziging heeft plaatsgevonden voor de inwerkingtreding van deze wet. Vindt de bevordering of de functiewijziging pas plaats na de inwerkingtreding van deze wet, dan dienen de voorwaarden bepaald in de paragrafen 2 en 3 wel gerespecteerd te worden.

Paragraaf 6 van het artikel preciseert dat de aanvraag door de werknemer schriftelijk moet gebeuren. Dit kan zowel fysisch per brief als elektronisch per e-mail.

#### Art. 6

Na de ingediende aanvraag beslist de werkgever of hij daarop ingaat.

Net zoals de werknemer niet kan verplicht worden om te opteren voor een mobiliteitsbudget, in het kader van deze wet, kan de werkgever niet verplicht worden om op de aanvraag van de werknemer in te gaan. De aanvraag is dus niet bindend voor de werkgever en creëert ook geen rechten voor de werknemer.

Net zoals de aanvraag door de werknemer schriftelijk moet gebeuren, wordt ook de beslissing van de werkgever schriftelijk ter kennis gebracht van de werknemer.

#### Art. 7

Dit artikel bepaalt dat de aanvraag door de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever, samen een overeenkomst uitmaken en als zodanig deel uitmaken van de arbeidsovereenkomst.

De regels van de arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978 zijn erop van toepassing.

Dat betekent o.a. dat geen van beide partijen de inhoud ervan eenzijdig kan wijzigen en dat het document geen bepalingen kan bevatten die de rechten van de werknemer inkorten of zijn verplichtingen kunnen verzwaken, zoals artikel 6 van de wet van 3 juli 1978 dat voorschrijft.

### Afdeling 4

#### *Gebruik en functionering van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 8

In dit artikel wordt de besteding van het mobiliteitsbudget geconcretiseerd.

promotion ou ce changement de fonction a lieu avant l'entrée en vigueur de la loi. Si cette promotion ou ce changement de fonction a lieu après l'entrée en vigueur de la loi, les conditions visées aux §§ 2 et 3 doivent être respectées.

Le paragraphe 6 de l'article précise que la demande doit être faite par écrit par le travailleur. Cela peut se faire tant physiquement par lettre que électroniquement par e-mail.

#### Art. 6

Après l'introduction de la demande, l'employeur décide s'il l'accepte.

Tout comme le travailleur ne peut pas être obligé d'opter pour un budget mobilité dans le cadre de la présente loi, de même l'employeur ne peut pas être obligé d'accepter la demande du travailleur. La demande n'est donc pas contraignante pour l'employeur et ne crée également aucun droit pour le travailleur.

Tout comme la demande du travailleur doit se faire par écrit, la décision de l'employeur doit aussi être portée à la connaissance du travailleur par écrit.

#### Art. 7

Cet article dispose que la demande du travailleur et la décision positive de l'employeur, forment ensemble un accord qui fait partie en tant que tel du contrat de travail.

Les règles de la loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail s'y appliquent donc.

Cela signifie entre autres qu'aucune des deux parties ne peut modifier unilatéralement le contenu et que le document ne peut contenir aucune disposition qui réduit les droits du travailleur ou qui peut aggraver ses obligations, comme l'article 6 de la loi du 3 juillet 1978 le prévoit.

### Section 4

#### *Utilisation et fonctionnement du budget mobilité*

#### Art. 8

Cet article concrétise l'utilisation du budget mobilité.

In de eerste paragraaf komt de zgn. eerste pijler aan bod, met name de werknemer mag met dat mobiliteitsbudget in eerste instantie nog altijd opteren voor een bedrijfswagen, zij het op voorwaarde dat deze voldoet aan de voorwaarden van een milieuvriendelijke wagen. Van belang is dat het gaat om een optie: de werknemer kan nog kiezen voor een bedrijfswagen maar hij kan er ook volledig afstand van doen en zijn mobiliteitsbudget volledig besteden aan pijler(s) 2 en/of 3.

In paragraaf 2 wordt bepaald dat als wordt geopteerd voor een milieuvriendelijke bedrijfswagen, deze het volledige sociale en fiscale regime van de bedrijfswagen zal volgen. Concreet zal er dus ook een solidariteitsbijdrage voor verschuldigd zijn en zal er in geval van privégebruik een privé belastbaar voordeel worden weerhouden overeenkomstig het Wetboek van inkomstenbelastingen 1992.

In paragraaf 3 komen dan pijlers 2 en 3 van het mobiliteitsbudget aan bod. Het gedeelte van het mobiliteitsbudget dat niet werd gebruikt voor een eventuele besteding in pijler 1, zijnde een milieuvriendelijke bedrijfswagen, wordt ter beschikking gesteld van de werknemer die dat in de loop van het jaar kan besteden aan de duurzame vervoermiddelen van pijler 2. Wat overblijft na een eventuele besteding in pijler 2 wordt dan één keer per jaar uitbetaald aan de werknemer.

#### Art. 9

Dit artikel bepaalt dat de wijze waarop het mobiliteitsbudget moet worden beheerd, nog verder dient geconcretiseerd te worden door een in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit.

### HOOFDSTUK III

#### Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut

##### Afdeling 1

#### *Juridische gevolgen van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 10

Dit artikel voorziet dat het mobiliteitsbudget in principe niet kan gecombineerd worden met de fiscale vrijstellingen van woon-werkvergoedingen, noch met de vrijstelling van de fietsvergoeding en/of de ter beschikkingstelling door de werkgever van een bedrijfsfiets voor woon-werkverplaatsingen. Dit “cumulverbod” is enigszins logisch. Voormelde woon-werkvergoedingen

Dans le premier paragraphe, on aborde le premier pilier, à savoir le fait que le travailleur peut toujours en premier lieu opter pour une voiture de société avec ce budget mobilité, à condition qu'elle remplisse les conditions d'une voiture respectueuse de l'environnement. Il est important qu'il s'agisse d'une option: le travailleur peut encore choisir une voiture de société, mais il peut également complètement y renoncer et consacrer entièrement son budget mobilité au(x) pilier(s) 2 et/ou 3.

Le paragraphe 2 dispose que si on opte pour une voiture de société respectueuse de l'environnement, celle-ci suivra le régime fiscal et social complet de la voiture de société. Concrètement, une cotisation de solidarité sera donc aussi due et, en cas d'usage privé, il y aura un avantage privé imposable déterminé conformément au Code des impôts sur les revenus 1992.

Le paragraphe 3 aborde les piliers 2 et 3 du budget mobilité. La partie du budget mobilité qui n'a pas éventuellement été utilisée pour le pilier 1, à savoir une voiture de société respectueuse de l'environnement, est mise à disposition du travailleur qui peut au cours de l'année la consacrer aux moyens de transport durables du pilier 2. Ce qu'il reste après affectation éventuelle dans le pilier 2 est payé, une fois par an, au travailleur.

#### Art. 9

Le présent article dispose que la façon dont le budget mobilité doit être gérée doit être ultérieurement concrétisée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

### CHAPITRE III

#### Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut

##### Section 1<sup>er</sup>

#### *Conséquences juridiques du budget mobilité*

#### Art. 10

Le présent article prévoit que le budget mobilité, en principe, ne peut pas être combiné avec l'exonération fiscale des indemnités de déplacement domicile – lieu de travail, ni avec l'exonération de l'indemnité pour vélo et/ou de la mise à disposition par l'employeur d'un vélo d'entreprise pour les déplacements domicile – lieu de travail. Cette “interdiction de cumul” est assez logique.

vallen immers onder de noemer duurzame vervoermiddelen zoals omschreven artikel 3, § 1, 8°, van dit ontwerp. Dergelijke vergoedingen kunnen m.a.w. deel uitmaken van het mobiliteitsbudget en worden reeds als dusdanig conform artikel 24 van dit ontwerp vrijgesteld van belasting.

Het spreekt voor zich dat de werknemer bovenop zijn mobiliteitsbudget geen extra vergoedingen meer kan ontvangen voor woon-werkverkeer en deze fiscaal dan ook nog eens kan vrijstellen. Dat zou immers een dubbele vrijstelling betekenen. Extra vergoedingen voor woon-werkverkeer worden in het voorkomende geval derhalve beschouwd als loon.

Omdat een bedrijfswagen in principe echter ook kon gepaard gaan met een verplaatsingsvergoeding of een fietsvergoeding voor woon-werkverkeer, wordt de combinatie van een mobiliteitsbudget en een verplaatsingsvergoeding of een fietsvergoeding verder toegelaten indien de werknemer voorheen beschikte over een bedrijfswagen en tegelijkertijd respectievelijk een verplaatsingsvergoeding of een fietsvergoeding ontving. Er wordt op die manier geen afbreuk gedaan aan geldende afspraken.

Gespecificeerd wordt wel in paragraaf 4 dat bestaande verplichtingen van de werkgever om een verplaatsingsvergoeding of een fietsvergoeding toe te kennen, ophouden te bestaan zodra een mobiliteitsbudget wordt toegekend aan de werknemer.

## Afdeling 2

### *Duur van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 11

Het mobiliteitsbudget is gebonden aan de functie van de werknemer. Zodra deze een functie uitoefent waarvoor hij geen recht meer heeft op een bedrijfswagen, heeft hij ook geen recht meer op een mobiliteitsbudget.

Hetzelfde geldt voor het ogenblik waarop de werknemer een mobiliteitsvergoeding ontvangt, of een bedrijfswagen, andere dan een milieuvriendelijke bedrijfswagen gekozen in het kader van pijler 1, en, in geval van het beschikken over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever op het ogenblik van de toekenning van een mobiliteitsbudget, andere dan een bedrijfswagen die niet het voorwerp heeft uitgemaakt van de toekenning van een mobiliteitsbudget. Dan heeft hij geen recht meer op een mobiliteitsbudget.

Les indemnités citées pour le déplacement domicile – lieu de travail tombent en effet sous l'appellation de moyens de transport durables comme décrit à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 8°, du présent projet. En d'autres termes, de telles indemnités peuvent faire partie du budget mobilité et sont déjà en tant que telles exonérées d'impôt.

Il va de soi que le travailleur, en sus de son budget mobilité, ne peut plus recevoir aucune indemnité supplémentaire pour le trajet domicile – lieu de travail, et celle-ci ne peut donc pas être exonérée encore une fois. Cela constituerait en effet une double exonération. Par conséquent, les indemnités supplémentaires pour le trajet domicile – lieu de travail sont, le cas échéant, considérés comme une rémunération.

Parce qu'en principe une voiture de société pouvait bien être accompagnée d'une indemnité de déplacement pour le trajet domicile – lieu de travail ou une indemnité vélo, la combinaison du budget mobilité avec une indemnité de déplacement ou une indemnité vélo est encore autorisée, lorsque le travailleur disposait précédemment d'une voiture de société et qu'il recevait simultanément une indemnité de déplacement ou une indemnité vélo. De cette façon, il n'est pas porté préjudice aux accords en vigueur.

Il est précisé dans le paragraphe 4 que les obligations de l'employeur existantes d'accorder une indemnité de déplacement ou une indemnité vélo cessent d'exister dès qu'un budget mobilité est alloué au travailleur.

## Section 2

### *Durée du budget mobilité*

#### Art. 11

Le budget mobilité est lié à la fonction du travailleur. Dès qu'il exerce une fonction pour laquelle il n'a plus droit à une voiture de société, il n'a plus non plus droit à un budget mobilité.

De même, à partir du moment où le travailleur reçoit une allocation de mobilité, ou obtient une voiture de société, autre qu'une voiture respectueuse de l'environnement choisie dans le cadre du pilier 1, et, en cas de disposer de plusieurs voitures de société auprès du même employeur au moment de l'octroi du budget mobilité, autre qu'une voiture de société qui n'a pas fait partie de l'octroi du budget mobilité. Alors, il n'a plus droit à un budget mobilité.

**Afdeling 3***Omvang en evolutie van het mobiliteitsbudget***Art. 12**

In paragraaf 1 wordt de grootte van het mobiliteitsbudget bepaald. Het uitgangspunt daarbij is de totale jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de financiering en het gebruik van een bedrijfswagen, de zgn. *total cost of ownership*, desgevallend na aftrek van de eigen bijdrage van de werknemer.

Het betreft onder meer de maandelijks leaseprijs of huur, de brandstofkosten, eventuele verzekeringen, de solidariteitsbijdrage en alle uitgaven met betrekking tot een bedrijfswagen, waaronder ook de niet aftrekbare btw, enz.

In § 2 wordt bepaald dat de lease of huurprijs wordt vervangen door de afschrijvingen als het gaat om een bedrijfswagen in eigendom van de werkgever.

**Art. 13**

Dit artikel geeft de evolutie weer van het mobiliteitsbudget.

Zo wordt voorzien in paragraaf 1 dat het mobiliteitsbudget mee evolueert met de functie van de werknemer. Een werknemer die wordt gepromoveerd naar een categorie met een hoger mobiliteitsbudget, zal dus ook aanspraak kunnen maken op dat hogere budget en omgekeerd. Hetzelfde geldt voor een functiewijziging die recht geeft op een hoger mobiliteitsbudget.

Paragraaf 2 voorziet dat het mobiliteitsbudget niet wordt geïndexeerd zoals het loon zelf. Het is m.a.w. niet onderworpen aan de index. Het kan wel onderworpen worden aan een andere wijze van aanpassing als dat zo wordt overeengekomen tussen werkgever en werknemers. Die aanpassing van het mobiliteitsbudget mag dan evenwel nooit hoger zijn dan wanneer het mobiliteitsbudget gewoon volgens de loonindex geïndexeerd had geweest.

**Afdeling 4***Statuut van het mobiliteitsbudget***Art. 14**

Paragraaf 1 bepaalt dat de toekenning van het mobiliteitsbudget conform dit ontwerp geen enkel recht toekent

**Section 3***Ampleur et évolution du budget mobilité***Art. 12**

L'ampleur du budget mobilité est déterminée dans le paragraphe 1<sup>er</sup>. Son point de départ est le coût annuel brut total pour l'employeur du financement et de l'utilisation d'une voiture de société, ce qu'on appelle le *total cost of ownership*, déduction faite de toute participation personnelle du travailleur.

Il s'agit, entre autres, du prix mensuel de leasing ou de location, des frais de carburant, des éventuelles assurances, de la cotisation de solidarité et de toutes les dépenses concernant une voiture de société, dont la TVA non déductible, etc.

Le paragraphe 2 dispose que le prix du leasing ou de la location est remplacé par les amortissements lorsqu'il s'agit d'une voiture de société de propriété de l'employeur.

**Art. 13**

Le présent article expose l'évolution du budget mobilité.

Il est ainsi prévu, dans le paragraphe 1<sup>er</sup>, que le budget mobilité évolue avec la fonction du travailleur. Un travailleur promu vers une catégorie avec un budget mobilité plus élevé pourra donc aussi prétendre à ce budget plus élevé, et inversement. Il en va de même pour un changement de fonction donnant droit à un budget mobilité plus élevé.

Le paragraphe 2 prévoit que le budget mobilité n'est pas indexé comme le salaire même. En d'autres termes, il n'est pas soumis à l'index. Il peut toutefois être soumis à une autre méthode d'adaptation convenue entre l'employeur et les travailleurs. Cette adaptation du budget mobilité ne peut cependant jamais être supérieure à celle qu'aurait donné lieu la simple application de l'indexation salariale.

**Section 4***Statut du budget mobilité***Art. 14**

Le paragraphe 1<sup>er</sup> précise que l'octroi du budget mobilité conformément au présent projet n'octroie aucun

aan de werknemer, behalve de toekenning ervan door de werkgever en de gelijke behandeling van het mobiliteitsbudget met het voordeel van het privégebruik van de bedrijfswagen zoals bepaald in paragraaf 2.

Het gaat onder meer om volgende bepalingen van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten:

— het gewaarborgd loon indien de dagtaak niet kan worden aangevat of niet kan worden verdergezet (artikel 27),

— het gewaarborgd loon bij klein verlet (artikel 30),

— het loon van de arbeidsongeschikte werknemer die het werk hervat met een aangepast werk (artikel 31/1),

— het bedrag van de opzeggingsvergoeding bij een overeenkomst van onbepaalde tijd (artikel 39), en in geval een arbeidsovereenkomst van bepaalde tijd of voor een bepaald werk vóór het verstrijken van die bepaalde tijd of dat bepaald werk een einde neemt (artikel 40),

— het behoud van loon tijdens de dagen toegestane afwezigheid om ander werk te zoeken (artikel 41),

— het gewaarborgd loon bij de schorsing omwille van technische stoornis (artikel 49),

— het loon dat als sanctie door de werkgever moet betaald worden indien hij zijn verplichtingen in geval van schorsing van de overeenkomst voor arbeiders wegens economische redenen niet naleeft (artikel 51 § 7),

— het gewaarborgd loon omwille van ziekte of ongeval van de arbeider (artikel 52) en omwille van een arbeidsongeval of beroepsziekte (artikel 54),

— het begrip normaal loon (artikel 56),

— het gewaarborgd loon voor bedienden in geval van ziekte, ongeval, arbeidsongeval of beroepsziekte (artikelen 70, 71 en 72),

— het loon dat als sanctie door de werkgever moet betaald worden indien hij zijn verplichtingen in geval van schorsing van de overeenkomst voor bedienden wegens economische redenen niet naleeft (artikel 77/4 § 6),

— het bedrag van de uitwinningsvergoeding (artikel 101),

droit au travailleur, exception faite de l'attribution de celui-ci par l'employeur ainsi que l'égalité de traitement du budget mobilité avec l'avantage de l'usage privé de la voiture société, tel que déterminé au paragraphe 2.

Il s'agit notamment des dispositions suivantes de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail:

— la rémunération garantie si les tâches journalières ne peuvent être accomplies ou ne peuvent être poursuivies (article 27),

— la rémunération garantie en cas de petit retard (article 30),

— la rémunération du travailleur incapable qui reprend le travail avec un travail adapté (article 31/1),

— le montant de l'indemnité de dédit pour un contrat de travail à durée indéterminée (article 39), et si un contrat de travail pour une durée déterminée ou pour un travail déterminé se termine avant l'échéance de cette durée déterminée ou de ce travail déterminée (article 40),

— la conservation de la rémunération durant les jours d'absence octroyés afin de trouver un autre travail (article 41),

— la rémunération garantie en cas de suspension suite à un accident technique (article 49),

— la rémunération qui doit être payée par l'employeur en tant que sanction s'il n'a pas respecté ses obligations en cas de suspension du contrat pour les ouvriers pour causes économiques (article 51, § 7),

— de la rémunération garantie pour cause de maladie ou accident de l'ouvrier (article 52) et pour cause d'un accident de travail ou maladie professionnelle (article 54),

— le concept de rémunération normale (article 56),

— la garantie pour les employés en cas de maladie, accident, accident du travail ou maladie professionnel (articles 70, 71 et 72),

— la rémunération qui doit être payée en tant que sanction pour l'employeur s'il ne respecte pas ses obligations en cas de suspension du contrat pour employés pour causes économiques (article 77/4, § 6),

— du montant de l'indemnité d'éviction (article 101),

— het gewaarborgd loon voor dienstboden in geval van ziekte of ongeval (artikel 112),

— het dagelijks forfaitair loon voor huisarbeiders die niet forfaitair betaald worden (artikelen 119.10 en 119.12),

— het gewaarborgd loon in geval van ziekte of ongeval van studenten.

Een collectieve arbeidsovereenkomst kan gunstiger bepalingen voorzien voor de werknemers, zoals inzake aanvullende pensioenen of aanvullend vakantiegeld, door de werkgever of sector te betalen. Deze gunstigere bepalingen mogen evenwel niet leiden tot een wijziging van de ten aanzien van de Rijksdienst voor sociale zekerheid te vervullen administratieve formaliteiten noch tot een uitbreiding van rechten in de wettelijke regelingen van sociale zekerheid en jaarlijkse vakantie.

#### Art. 15

Dit is een belangrijk artikel op vlak van de preventie tegen misbruiken.

Het bepaalt dat de toekenning van het mobiliteitsbudget rechtstreeks of onrechtstreeks niet gekoppeld geweest mag zijn aan een gehele of gedeeltelijke verandering of omzetting van bestaande voordelen.

Het is een toepassing die in quasi gelijkaardige bewoordingen ook voorkomt in de reglementering van de “cheques”, de maaltijdcheques, sport- en cultuurcheques, de ecocheques en de mobiliteitsvergoeding.

In die zin is het dus een klassieke en logische antimisbruikbepaling.

Dat betekent echter niet dat de werkgever niet meer in staat zal zijn om zijn loonsysteem te wijzigen, of om de componenten van het loon te wijzigen.

Een uitzondering is echter voorzien. Het is mogelijk dat de werknemer reeds een voorstel van zijn werkgever tot toekenning van een bedrijfswagen heeft geweigerd, en dat deze weigering gecompenseerd werd door andere voordelen buiten het kader van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding. In een dergelijk geval zou de werknemer aanspraak kunnen maken op het mobiliteitsbudget, berekend op de wagen waarop hij recht heeft, en aldus een mobiliteitsbudget kiezen bovenop de eerder onderhandelde compensatie. Een dergelijke situatie is niet verenigbaar met de geest van het project. Daarom

— la rémunération garantie pour les domestiques en cas de maladie ou d'accident (article 112),

— la rémunération journalière forfaitaire pour les travailleurs à domicile qui ne sont pas payés forfaitairement (articles 119.10 et 119.12),

— la rémunération garantie en cas de maladie ou accident des étudiants.

Une convention collective de travail peut prévoir des dispositions plus favorables pour les travailleurs. Comme par exemple en matière de pensions ou pécules de vacances complémentaires à payer par l'employeur ou le secteur. Ces dispositions plus favorables ne peuvent cependant pas mener à une modification des formalités administratives pour l'Office national de sécurité sociale ni à une extension des droits dans les règlements légaux de sécurité sociale et vacances annuelles.

#### Art. 15

Il s'agit d'un article important en matière de prévention contre les abus.

Il détermine que l'octroi du budget mobilité ne peut pas avoir été lié directement ou indirectement à un remplacement ou à une conversion, total ou partiel, des avantages existants.

Il s'agit d'une application qui se retrouve dans une formulation quasi identique dans la réglementation des “chèques”, les chèques repas, les chèques sport et culture, les écochèques et l'allocation de mobilité.

En ce sens, il s'agit donc d'une disposition anti-abus logique et classique.

Cela ne signifie toutefois pas que l'employeur ne sera plus en mesure de modifier son système salarial, ou de modifier des composantes de la rémunération.

Une exception est toutefois prévue. Il se peut en effet que le travailleur ait déjà refusé une proposition de son employeur de lui accorder une voiture de société, et que ce refus ait été compensé par d'autres avantages, en dehors du cadre de la présente loi ou de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité. Dans un tel cas de figure, le travailleur pourrait prétendre au budget de mobilité, calculé sur la voiture à laquelle il a droit, et obtenir ainsi un budget mobilité en plus d'une compensation antérieure déjà négociée avec son employeur. Une telle situation n'est pas compatible avec l'esprit du projet. C'est pourquoi



bepaalt het huidige artikel dat het mobiliteitsbudget kan worden ingevoerd als vervanging of omzetting, geheel of gedeeltelijk, van de bedrijfswagen zelf of van de eerdere verkregen voordelen ter compensatie van het niet aanvaarden van een bedrijfswagen.

Het toevoegen van deze uitzondering laat de werknemer eveneens toe om van het ene naar het andere stelsel over te gaan, m.a.w. om, overeenkomstig de wet van 30 maart 2018, in de plaats van een bedrijfsvoertuig te opteren voor een mobiliteitsvergoeding, om daarna terug te keren naar een mobiliteitsbudget in het kader van deze wet, en omgekeerd.

De overgang van het ene stelsel naar het andere moet worden toegestaan, de werknemer is de best geplaatste persoon om zijn behoeften op het vlak van mobiliteit te kennen en aan te passen. De werknemer mag echter niet tegelijk een mobiliteitsvergoeding en een mobiliteitsbudget voor het zelfde voertuig ontvangen bij dezelfde werkgever.

#### HOOFDSTUK IV

##### Wijzigingsbepalingen

###### Afdeling 1

*Arbeidsrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget*

###### Art. 16

Dit artikel geeft de juridische basis om het toekennen van een mobiliteitsbudget te onderwerpen aan bestaande procedures en controlemechanismen.

Het maakt van de overeenkomst die beide partijen moeten sluiten m.b.t. het mobiliteitsbudget, conform artikel 7, een “sociaal document”.

Het personeelsregister en de individuele rekening zijn ook sociale documenten.

Het artikel past daartoe de wetgeving van de sociale documenten aan (KB nr.5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten).

###### Art. 17 en 18

Artikel 186 van het Sociaal Strafwetboek wordt aangepast, in overeenstemming met de aanpassing van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten door het vorige artikel.

le présent article dispose que le budget mobilité pourra bien être instauré en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de la voiture de société elle-même ou des avantages reçus antérieurement en compensation du refus d’une voiture de société.

L’ajout de cette exception permet également au travailleur de passer d’un régime à l’autre, c’est-à-dire d’opter pour une allocation de mobilité en lieu et place de sa voiture de société, conformément à la loi du 30 mars 2018, puis de passer vers un budget mobilité encadré par la présente loi, et inversement.

Le travailleur étant la personne la mieux placée pour connaître et adapter ses besoins en matière de mobilité, le passage d’un régime à l’autre doit être autorisé. Toutefois, le travailleur ne pourrait pas bénéficier, simultanément, d’une allocation de mobilité et d’un budget de mobilité pour le même véhicule auprès du même employeur

#### CHAPITRE IV

##### Dispositions modificatives

###### Section 1<sup>er</sup>

*Traitement du budget mobilité par le droit du travail*

###### Art. 16

Cet article donne une base juridique afin de soumettre l’octroi d’un budget mobilité aux procédures et mécanismes de contrôle existants.

Cela fait du contrat qui doit être conclu par les deux parties à propos du budget mobilité, conformément à l’article 7, un “document social”.

Le registre du personnel et les comptes individuels constituent également des documents sociaux.

L’article adapte à ce sujet la législation des documents sociaux (AR n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux).

###### Art. 17 et 18

L’article 186 du Code pénal social est adapté conformément à l’adaptation de l’arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux par l’article précédent.

Op deze wijze kunnen de sociale inspecties die aangewezen worden voor het toezicht van het voormelde koninklijk besluit nr. 5, de inbreuken op de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget controleren en vaststellen en kunnen de sancties van het Sociaal Strafwetboek toegepast worden.

De artikelen worden aangepast aan de opmerkingen die de Adviesraad van het Sociaal Strafrecht in zijn advies nr. 2018/006 van 7 november 2018 heeft uitgebracht.

## Afdeling 2

### *Sociaalrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 19

De bijdragen voor de sociale zekerheid worden berekend op het loon van de werknemers. De RSZ-wetgeving bevat evenwel geen eigen definitie van het loon dat als berekeningsbasis dient voor de inning van de bijdragen.

Daartoe wordt verwezen naar het loonbegrip zoals gedefinieerd in artikel 2 van de Loonbeschermingswet. Dit loonbegrip is erg ruim en beschrijft loon als geld of in geld waardeerbare voordelen waarop de werknemer ingevolge de dienstbetrekking recht heeft ten laste van zijn werkgever.

Dit erg ruime loonbegrip kan enerzijds verruimd en anderzijds beperkt worden bij koninklijk besluit. Het resultaat daarvan is terug te vinden in artikel 19, 19*bis*, 19*ter* en 19*quater* van het RSZ-Uitvoeringsbesluit van 28 november 1969.

Anderzijds worden ook in de RSZ-wet zelf enkele voordelen uitdrukkelijk uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip.

Meer bepaald in §§ 3 en 3*bis* van artikel 14 van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders en in artikel 23, 3e en 4e lid van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers.

Aan deze voordelen met uitdrukkelijke wettelijke uitsluiting uit het loonbegrip dat dient als basis voor de berekening van de sociale zekerheidsbijdragen, wordt het mobiliteitsbudget, toegevoegd.

De cette manière, les inspections sociales désignées pour la surveillance de l'arrêté royal n° 5 précité peuvent contrôler et constater les infractions relatives à l'accord portant sur le budget mobilité et les sanctions prévues par le Code pénal social peuvent s'appliquer.

Ces articles ont été adaptés aux remarques émises par le Conseil consultatif du droit pénal social dans son avis n° 2018/006 du 7 novembre 2018.

## Section 2

### *Traitement du budget mobilité par le droit social*

#### Art. 19

Les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur la rémunération des travailleurs. La législation ONSS ne contient toutefois pas de définition propre de la rémunération qui sert de base de calcul pour la perception de ces cotisations.

Il est renvoyé au concept de rémunération tel que défini à l'article 2 de la loi sur la protection de la rémunération. Ce concept de rémunération est très large, et décrit la rémunération comme de l'argent ou des avantages évaluable en argent auxquels le travailleur a droit grâce à sa fonction, à charge de son employeur.

Ce très large concept de rémunération peut d'une part être élargi et d'une autre part être limité par arrêté royal. Le résultat de tout cela est à retrouver aux articles 19, 19*bis*, 19*ter* et 19*quater* de l'arrêté d'exécution ONSS du 28 novembre 1969.

D'autre part, la loi sur l'ONSS elle-même exclut certains avantages de la notion de rémunération ONSS.

Plus précisément, dans les §§ 3 et 3*bis* de l'article 14 de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs et à l'article 23, alinéa 3 et 4, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

Le budget mobilité est ajouté à ces avantages explicitement exclus du concept de rémunération qui sert de base au calcul des cotisations sociales.

## Art. 20

Artikel 45 van de RSZ-wet van 28 november 1969 is zeer algemeen opgesteld en zeer ingrijpend van inhoud: elk onderscheid bij het toekennen van aanvullende voordelen tussen werknemers behorende tot eenzelfde categorie is niet geoorloofd.

Ondanks zijn leeftijd en het feit dat er het laatste decennium veel genuanceerder reglementering is ontstaan op het vlak van de bestrijding van ongelijkheid, wordt dit artikel nog steeds toegepast door de rechtspraak.

Zowel die rechtspraak als de rechtsleer zijn echter van oordeel dat de toepassing van het artikel zich beperkt tot aanvullingen bij de sociale zekerheidsvoordelen die gevat worden door de wet van 1969.

Het mobiliteitsbudget valt niet te catalogeren als een aanvulling bij een van de sociale zekerheidsvoordelen en kan niet gevat worden door dit artikel.

Anderzijds zijn de algemene bewoordingen waarin dit artikel 45 is opgesteld van dien aard dat het niet uit te sluiten valt dat een rechter ooit dit artikel op een ruimere wijze zal willen toepassen op het mobiliteitsbudget.

Om die mogelijke rechtsonzekerheid uit de weg te ruimen, vult artikel 19 het bewuste artikel 45 aan met een alinea die de toepassing ervan op het mobiliteitsbudget uitsluit.

## Art. 21

Loon en andere voordelen die behoren tot het RSZ-loonbegrip, zijn onderworpen aan de gewone werkgeversbijdragen inzake sociale zekerheid. Naast de gewone werkgeversbijdragen, zijn er ook nog bijzondere bijdragen, ten laste van de werkgever zoals de bijdrage voor bestaanszekerheid, de bijdrage voor het Fonds Sluiting van Ondernemingen, enz. Sommige voordelen, die uitdrukkelijk uitgesloten worden uit het toepassingsgebied voor de inning van de gewone sociale zekerheidsbijdragen, zijn onderworpen aan een bijzondere solidariteitsbijdrage in hoofde van de werkgever.

Dat is onder meer het geval voor de bedrijfswagen die door de werkgever ter beschikking wordt gesteld van de werknemer die deze ook voor andere dan louter beroepsdoeleinden mag gebruiken. Dit voordeel is uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip op grond van artikel 19, § 2, 15°, van het RSZ-uitvoeringsbesluit

## Art. 20

L'article 45 de la loi ONSS du 28 novembre 1969 est rédigé de façon très générale et est très radical dans son contenu: toute différence dans l'octroi d'avantages complémentaires entre des travailleurs appartenant à une même catégorie n'est pas permise.

Malgré son âge et le fait que de nombreuses réglementations plus nuancées ont vu le jour durant la dernière décennie à propos de la lutte contre les inégalités, cet article est toujours appliqué par la jurisprudence.

Tant la jurisprudence que la doctrine sont toutefois d'avis que l'application de cet article se limite aux compléments des avantages de sécurité sociale qui sont repris par la loi de 1969.

Le budget mobilité ne doit pas être catalogué comme un complément à un des avantages de sécurité sociale, et ne peut pas être repris par le présent article.

D'autre part, les formulations très larges dans lesquelles est rédigé l'article 45 sont de nature telle qu'il n'est pas à exclure qu'un juge applique un jour cet article de façon plus large au budget mobilité.

Pour éliminer cette possible insécurité juridique, l'article 19 complète l'article 45 en question avec un alinéa qui en exclut l'application au budget mobilité.

## Art. 21

La rémunération et les autres avantages qui appartiennent au concept de rémunération ONSS sont soumis aux cotisations patronales classiques en matière de sécurité sociale. À côté des cotisations patronales classiques, il y a également d'autres cotisations spécifiques, à charge de l'employeur, comme la cotisation pour sécurité d'existence, la cotisation pour le Fonds de fermeture des entreprises, etc. Certains avantages, explicitement exclus du champ d'application de la perception des cotisations de sécurité sociale classiques, sont soumis à une cotisation spéciale de solidarité dans le chef de l'employeur.

C'est entre autres le cas pour la voiture de société qui est mise à disposition du travailleur qui peut également l'utiliser à des fins autres que purement professionnelles. Cet avantage est exclu du concept de rémunération ONSS sur base de l'article 19, § 2, 15°, de l'arrêté d'exécution de l'ONSS du 28 novembre 1969, mais est

van 28 november 1969, maar onderworpen aan de zogenaamde CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage, op grond van artikel 38, § 3<sup>quater</sup> van de RSZ-wet van 29 juni 1981.

#### Art. 22

Dit artikel voorziet dat het gedeelte van het mobiliteitsbudget dat aan de werknemer wordt uitbetaald (pijler 3) onderworpen wordt aan een bijzondere bijdrage van 38,07 %. Dat tarief is gelijk aan de som van de sociale bijdrage van de werkgever (25 %) én dat van de werknemers (13,07 %) op het gewone loon.

Met deze extra bijdrage van 38,07 % wil de Regering de uitbetaling van het mobiliteitsbudget zoveel mogelijk ontmoedigen ten voordele van pijler 2, de alternatieve en duurzame vervoermiddelen.

De werknemer die ervoor wenst te opteren om zijn bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsbudget om vervolgens dat budget volledig te besteden in pijler 3 en het m.a.w. te laten uitbetalen, wordt derhalve “gepenaliseerd”.

Voor dergelijke werknemers is er immers al de mobiliteitsvergoeding zoals ingevoerd door de wet van 30 maart 2018.

#### Art. 23

Deze bepaling voorziet dat het gedeelte van het saldo van het mobiliteitsbudget dat aan de werknemer in geld wordt uitbetaald (pijler 3), na aftrek van de eventuele bestedingen in pijlers 1 en 2, wordt geacht deel uit te maken van de berekeningsbasis voor de uitkeringen in de diverse takken van de sociale zekerheid.

Het tweede lid verleent de Koning de bevoegdheid om de bestaande wettelijke bepalingen in overeenstemming te brengen met deze bepaling.

### Afdeling 3

#### *Fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 24

Het saldo van het mobiliteitsbudget dat ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, namelijk wat overblijft na de eventuele financiering van een milieu-vriendelijke bedrijfswagen, vormt een beroepsinkomen dat vrijgesteld is van belasting. Artikel 38, § 1, eerste

soumis à la cotisation dite de solidarité CO<sub>2</sub>, sur base de l'article 38, § 3<sup>quater</sup> de la loi ONSS du 29 juin 1981.

#### Art. 22

Le présent article prévoit que la partie du budget mobilité qui est payée au travailleur (pilier 3) est soumise à une cotisation spéciale de 38,07 %. Ce taux est égal à la somme des cotisations sociales de l'employeur (25 %) et à celles du travailleur (13,07 %), sur le salaire ordinaire.

Avec cette cotisation supplémentaire de 38,07 %, le Gouvernement souhaite autant que possible décourager le paiement du budget mobilité, au profit du pilier 2, à savoir les moyens de transport alternatifs et durables.

Par conséquent, le travailleur qui souhaite opter pour échanger sa voiture contre un budget mobilité et ensuite consacrer entièrement ce budget au pilier 3, ou en d'autres termes, se le faire payer, est “pénalisé”.

En effet, pour de tels travailleurs il existe déjà l'allocation de mobilité telle qu'introduite par la loi du 30 mars 2018.

#### Art. 23

Cette disposition prévoit que la partie du solde du budget mobilité qui est versée au travailleur en espèces (pilier 3), après déduction des dépenses éventuelles dans les piliers 1 et 2, est considérée comme faisant partie de la base de calcul des indemnités dues dans les différentes branches de la sécurité sociale.

Le deuxième alinéa donne la compétence au Roi d'adapter les dispositions légales existantes afin de les mettre en conformité avec la présente disposition.

### Section 3

#### *Traitement fiscal du budget mobilité*

#### Art. 24

Le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, c'est-à-dire ce qu'il reste après le financement éventuel d'une voiture de société respectueuse de l'environnement, constitue un revenu professionnel exonéré d'impôt. L'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code

lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (WIB 92) wordt in die zin aangevuld met een 33°.

Artikel 38 § 1, wordt aangevuld met een uitsluiting van de voorziene vrijstelling van woon-werkvergoedingen in combinatie met het mobiliteitsbudget.

De werkgever kan in principe immers geen vrijgestelde vergoeding meer toekennen voor de verplaatsing van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, tenzij hij dit voorheen reeds deed toen de werknemer over een bedrijfswagen beschikte (cf. artikel 10, § 3, van dit ontwerp).

Deze uitzondering geldt zowel voor de vergoedingen voor verplaatsingen met het openbaar vervoer, als voor vergoedingen voor verplaatsingen met de wagen, de fiets, het door de werkgever georganiseerde collectief vervoer, de motorfiets en alle andere transportmiddelen.

Alleen de fiscale vrijstelling van maximaal 250 euro niet-geïndexeerd van art 38, § 1, eerste lid, 9°, c), kan verder worden genoten, gelet dat die ook kan worden toegepast door werknemers met een bedrijfswagen.

Een vergoeding die, niettegenstaande deze bepaling wordt betaald, wordt integraal belast als bezoldiging. Dit heeft tot gevolg dat een werknemer die een mobiliteitsbudget geniet, geen vrijstelling kan genieten van een vergoeding voor de verplaatsing tussen de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling, met uitzondering van deze voorzien in art 38 § 1, eerste lid, 9°, c).

#### Art. 25

Het saldo van het mobiliteitsbudget dat ter beschikking wordt gesteld van de werknemer wordt beschouwd als een volledig aftrekbare beroepskost in hoofde van de werkgever.

Artikel 52 WIB 92 wordt aangevuld met een bepaling onder 12° om dit expliciet te voorzien.

### HOOFDSTUK V

#### Sancties

#### Art. 26

Het ontwerp voorziet geen bijzondere en nieuwe strafsancties bij een inbreuk door de partijen.

des impôts sur les revenus 1992 (CIR 92), est complété d'un 33° en ce sens.

Comme cela est déjà prévu pour l'allocation de mobilité, l'article 38, § 1<sup>er</sup>, est aussi complété par une exclusion de l'exonération prévue pour les indemnités domicile – lieu de travail en combinaison avec le budget mobilité.

L'employeur, en principe, ne peut en effet plus octroyer une indemnité exonérée pour le déplacement entre le domicile et le lieu de travail avec le véhicule précité, sauf s'il le faisait déjà précédemment alors que le travailleur bénéficiait d'une voiture de société (cf. article 10, § 3, du présent projet).

Cette exception vaut tant pour les indemnités pour les transports en commun, que pour les voitures, les vélos, le transport collectif organisé par l'employeur, la moto, et tous les autres moyens de transport.

Seule l'exonération fiscale de maximum 250 euros non indexée de l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, c), peut être appliquée, étant donné qu'elle peut également être appliquée par des travailleurs avec une voiture de société.

Une indemnité qui est payée nonobstant cette disposition est intégralement imposable en tant que rémunération. Cela a pour conséquence qu'un travailleur qui bénéficie d'un budget mobilité, ne peut bénéficier d'aucune exonération d'une indemnité pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail à l'exception de celle prévue à l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, c).

#### Art. 25

Le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur est considéré comme une dépense professionnelle entièrement déductible dans le chef de l'employeur.

L'article 52 CIR 92 est complété par un 12° pour prévoir explicitement ce cas.

### CHAPITRE V

#### Sanctions

#### Art. 26

Le projet ne prévoit pas de nouvelles sanctions spécifiques en cas d'infraction par les parties.

De bedoeling van de wetgever is om aan het mobiliteitsbudget een statuut toe te kennen dat evenwaardig is als het statuut van de bedrijfswagen, op sociaal en fiscaal vlak. Indien de partijen hier de spelregels niet van naleven dan vervalt dit gunstige sociaal en fiscaal statuut. Het saldo van het mobiliteitsbudget zoals bepaald in artikel 8, § 3, van dit wetsontwerp, wordt dan een gewoon loon.

Deze burgerrechtelijke sanctie is dan ook voldoende accuraat.

Om de naleving van de regels te kunnen controleren, wordt het document voorzien in artikel 7 gelijkgesteld met de sociale documenten van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten. Op die wijze zijn de sociale inspectiediensten bevoegd voor de nodige controles en kunnen ze deze controles uitoefenen op grond van en in overeenstemming met het Sociaal Strafwetboek.

## HOOFDSTUK VI

### **Uitvoering en inwerkingtreding**

#### Art. 27

De datum van inwerkingtreding van de wet wordt bepaald op 1 januari 2019.

*De minister van Werk,*

Kris PEETERS

*De minister van Sociale Zaken,*

Maggie DE BLOCK

*De minister van Financiën,*

Johan VAN OVERTVELDT

*De minister van Mobiliteit,*

François BELLOT

*De minister van KMO's,*

Denis DUCARME

Le but du législateur est de reconnaître au budget mobilité un statut qui est équivalent au statut de la voiture de société, sur le plan fiscal et social. Si les parties n'en respectent pas les règles, alors ce statut avantageux cesse de s'appliquer. Le solde du budget mobilité tel que déterminé à l'article 8, § 3, du présent projet de loi, devient dès lors une rémunération normale.

Cette sanction civile est par conséquent suffisamment rigoureuse.

Afin de pouvoir contrôler le respect des règles, le document prévu à l'article 7 est mis sur un pied d'égalité avec les documents sociaux de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux. De cette façon, les services d'inspection sociale sont compétents pour les contrôles nécessaires et exercent ces contrôles en vertu et conformément au Code pénal social.

## CHAPITRE VI

### **Exécution et entrée en vigueur**

#### Art. 27

La date d'entrée en vigueur de la loi est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

*Le ministre de l'Emploi,*

Kris PEETERS

*La ministre des Affaires sociales,*

Maggie DE BLOCK

*Le ministre des Finances,*

Johan VAN OVERTVELDT

*Le ministre de la Mobilité,*

François BELLOT

*Le ministre des PME,*

Denis DUCARME



**VOORONTWERP VAN WET**

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet betreffende de invoering  
van een mobiliteitsbudget**

**HOOFDSTUK I – INLEIDENDE BEPALING**

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

**HOOFDSTUK II – ALGEMENE BEPALINGEN****Afdeling 1 – Toepassingsgebied**

**Art. 2.** Deze wet is van toepassing op werkgevers en werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld:

1° met werknemers: personen die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst arbeid verrichten in de overheidssector alsook alle andere personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een ander persoon;

2° met werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.

**Afdeling 2 – Definities**

**Art. 3. § 1.** Voor de toepassing van deze wet moet worden verstaan onder:

1° bedrijfswagen: het in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 gedefinieerde voertuig, dat door de werkgever, rechtstreeks of onrechtstreeks, al dan niet kosteloos, aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld voor persoonlijk gebruik.

Wordt geacht ter beschikking te zijn gesteld voor persoonlijk gebruik, elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat op naam van de werkgever is ingeschreven of het voorwerp uitmaakt van een op naam van de werkgever gesloten huur- of leasingovereenkomst of van gelijk welke andere gebruiksovereenkomst, dat voor andere dan loutere beroepdoeleinden wordt gebruikt en waarvoor in hoofde van de werknemer een voordeel van alle aard wordt bepaald overeenkomstig artikel 36 van hetzelfde Wetboek en waarvoor door de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd is overeenkomstig artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid van werknemers;

2° mobiliteitsbudget: het bedrag, berekend overeenkomstig artikel 12, dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever ter compensatie van het feit dat hij afziet van de bedrijfswagen waarover hij beschikte of waarop hij aanspraak kon maken,

**AVANT-PROJET DE LOI**

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi concernant l'instauration  
d'un budget mobilité**

**CHAPITRE I – DISPOSITION INTRODUCTIVE**

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

**CHAPITRE II – DISPOSITIONS GENERALES****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 fournissent des prestations de travail dans le secteur public ainsi que toutes les autres personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de 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. § 1<sup>er</sup>.** Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:

1° voiture de société: le véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, mis par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, à disposition du travailleur pour utilisation personnelle.

Est considéré mis à disposition pour l'utilisation personnelle, tout véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, immatriculé au nom de l'employeur ou qui fait l'objet d'un contrat de location, de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation similaire conclu au nom de l'employeur, utilisé pour des finalités autres qu'exclusivement professionnelles, et pour lequel un avantage de toute nature est déterminé conformément à l'article 36 du même Code dans le chef du travailleur, et une cotisation de solidarité est due par l'employeur conformément à l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés;

2° budget mobilité: le montant, calculé conformément à l'article 12, que le travailleur reçoit de son employeur pour compenser le fait qu'il renonce à la voiture de société qu'il disposait ou à laquelle il pouvait prétendre et sur lequel les

en waarop de fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals door deze wet bepaald;

3° milieuvriendelijke bedrijfswagen:

a) een elektrische wagen;

b) een wagen die beantwoordt aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1) de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het betreffende voertuig moet minder dan of gelijk zijn aan 95 g per kilometer;

2) de aan te merken emissienorm voor luchtverontreinigende stoffen van het betrokken voertuig, moet ten minste overeenstemmen met de geldende norm voor nieuwe voertuigen, met uitzondering van einde reeksen, op het ogenblik van het verzoek om toepassing van de onderhavige wet door de betrokken werknemer, of met een latere norm;

3) in het geval van een oplaadbaar hybride voertuig mag de elektrische batterij geen energiecapaciteit hebben van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht;

4) in het voorkomende geval, is de waarde bedoeld in b 1), b 2) en b 3) ten minstens gelijk aan die van het voertuig waarover de werknemer beschikte;

4° het loonsysteem van de werkgever: het geheel van bezoldigingen, premies en voordelen, waaronder de bedrijfswagen, die door de werkgever als tegenprestatie voor arbeid toegekend wordt;

5° bedrijfswagenbeleid: de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen;

6° gebruik voor beroepsdoeleinden: het gebruik van de bedrijfswagen om de overeengekomen arbeid uit te voeren, met uitsluiting van de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling en de zuivere privé verplaatsingen;

7° verplaatsingsvergoeding: het bedrag dat de werkgever aan de werknemer betaalt of toekent om de kosten van zijn verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling te vergoeden;

8° duurzame vervoermiddelen:

*a) zachte mobiliteit (aankoop, onderhoud en verplichte uitrusting)*

- rijwielen, voortbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen en bromfietsen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

- motorfietsen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven

règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles que déterminées par la présente loi;

3° voiture respectueuse de l'environnement:

a) une voiture électrique;

b) une voiture répondant aux conditions cumulatives suivantes:

1) la valeur des émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture considérée doit être inférieure ou égale à 95 grammes par kilomètre;

2) la norme d'émissions de polluants atmosphériques de la voiture à considérer doit correspondre au minimum à la norme en vigueur pour les nouvelles voitures, à l'exception des fins de série, au moment de la demande d'application de la présente loi dans le chef du travailleur concerné ou à une norme ultérieure;

3) dans le cas d'un véhicule hybride rechargeable, la batterie électrique ne peut avoir une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule;

4) le cas échéant, avoir des valeurs visées au 1), 2) et 3) au moins égales à celles du véhicule dont le travailleur disposait.

4° le système salarial de l'employeur: l'ensemble des rémunérations, primes et avantages, notamment la voiture de société, que l'employeur octroie en contrepartie du travail;

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: le montant payé ou attribué par l'employeur au travailleur pour compenser les frais de son déplacement entre le domicile et le lieu de travail;

8° moyens de transport durables:

*a) mobilité douce (achat, entretien et équipement réglementairement obligatoire)*

- les cycles, engins de déplacement, cycles motorisé et cyclomoteurs, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière

- les motocyclettes, telles que définies dans le règlement général sur la police de la circulation routière, étant entendu que celles-ci n'entrent en considération que lorsque celles-ci sont propulsées de façon électrique

*b) openbaar vervoer (abonnements en vervoersbewijzen)*

- abonnements voor openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer op naam van de werknemer
- biljetten voor het openbaar vervoer, zowel in België als binnen de Europese Economische Ruimte

*c) georganiseerd gemeenschappelijk vervoer**d) deeloplossingen*

- carpooling en autodelen, uitgebreid tot alle voertuigen met 2, 3 of 4 wielen, al dan niet gemotoriseerd, toebehorende aan een vloot of aan particulieren
- het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur

## § 2. Worden gelijkgesteld met duurzame vervoermiddelen:

- huisvestingskosten, meer bepaald huurgelden en interesten van hypothecaire leningen, betreffende de woonplaats die binnen een straal van 5 kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelegen is;
- de voordelen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 3. Onder oplaadbaar hybride voertuig wordt verstaan het in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 bedoelde voertuig dat zowel is uitgerust met een brandstofmotor als een elektrische batterij die opgeladen kan worden via een aansluiting op een externe energiebron buiten het voertuig.

§ 4. De Koning kan de in paragraaf 1, 8°, bedoelde lijst uitbreiden bij een in Ministerraad overlegd besluit na advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

§ 5. De Koning kan, bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad, de in paragraaf 1, 3°, b) 3) bedoelde minimale energiecapaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

### **Afdeling 3 – Invoering, toekenning en geldigheidsvoorwaarden van het mobiliteitsbudget**

**Art. 4.** § 1. De invoering van een mobiliteitsbudget behoort tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever.

Eventuele voorwaarden die de werkgever hieraan wil verbinden, moeten bij de invoering van het mobiliteitsbudget ter kennis worden gebracht van alle werknemers.

§ 2. De werkgever kan dergelijk mobiliteitsbudget enkel invoeren indien hij reeds gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand

*b) transports en commun (abonnements et titres de transport)*

- abonnements de transport en commun public pour la distance domicile lieu de travail établis au nom du travailleur
- billets de transports publics, tant en Belgique que dans l'Espace économique européen

*c) transport collectif organisé**d) solutions de partage*

- solutions de covoiturage et d'autopartage élargies à tous les véhicules à 2, 3 ou 4 roues, motorisés ou non, appartenant à une flotte ou à des particuliers
- les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs

## § 2. Sont assimilés aux moyens de transport durables:

- les frais de logement, à savoir les loyers et les intérêts d'un prêt hypothécaire, concernant le domicile établi dans un rayon de 5 kilomètres du lieu habituel de travail;
- les avantages visés à l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup> 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 3. Par véhicule hybride rechargeable, on entend le véhicule visé à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, qui est à la fois équipé d'un moteur à carburant et d'une batterie électrique qui peut être rechargée via une connexion à une source d'alimentation externe hors du véhicule.

§ 4. Le Roi peut étendre la liste visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 8°, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis du Conseil national du Travail et du Conseil central de l'Economie.

§ 5. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, augmenter la capacité énergétique maximale visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, b), 3), jusqu'à un maximum de 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

### **Section 3 – Instauration, octroi et conditions de validité du budget mobilité**

**Art. 4.** § 1<sup>er</sup>. L'instauration d'un budget mobilité relève de la compétence de décision exclusive de l'employeur.

Les conditions éventuelles que l'employeur veut y lier doivent être portées à la connaissance de tous les travailleurs à l'occasion de l'introduction du budget mobilité.

§ 2. L'employeur ne peut instaurer un tel budget mobilité que s'il a déjà mis à disposition d'un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période

aan de invoering van het mobiliteitsbudget, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers.

§ 3. Paragraaf 2 is niet van toepassing op een werkgever die minder dan 36 maanden actief is op voorwaarde dat hij op het ogenblik van het invoeren van het mobiliteitsbudget één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking stelt van één of meerdere werknemers. De activiteit wordt geacht te zijn gestart:

- als de werkgever een rechtspersoon is, op datum van de neerlegging van de oprichtingsakte ter griffie van de ondernemingsrechtbank of van een gelijkaardige registratieformaliteit in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte;

- als de werkgever een natuurlijk persoon is, op datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Wanneer de werkgever een vennootschap is waarvan de activiteit bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een andere rechtspersoon, wordt de vennootschap-werkgever geacht te zijn opgericht op het ogenblik van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen door die natuurlijke persoon, respectievelijk van de neerlegging van de oprichtingsakte van die andere rechtspersoon ter griffie van de ondernemingsrechtbank of van het vervullen van een gelijkaardige registratieformaliteit door die natuurlijke persoon of andere rechtspersoon in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

§ 4. De werkgever kan enkel een mobiliteits-budget toekennen aan werknemers die daadwerkelijk over een bedrijfswagen beschikken of die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen.

§ 5. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: werknemers die bij aanwerving, na een bevordering, of bij functieverandering, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet.

**Art. 5.** §1. Binnen het kader en de voorwaarden van het mobiliteitsbudget dat de werkgever overeenkomstig artikel 4 heeft ingevoerd, kan de werknemer een aanvraag richten aan de werkgever om de bedrijfswagen waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken om te ruilen voor een mobiliteitsbudget.

§ 2. De werkgever deelt de wijze waarop het mobiliteitsbudget wordt berekend en het bedrag ervan op voorhand mee aan de werknemer.

§ 3. Een werknemer die beschikt over een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever; en

ininterrompue d'au moins 36 mois précédant immédiatement l'instauration du budget mobilité.

§ 3. Le paragraphe 2 n'est pas applicable à un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois à condition qu'il mette, au moment de l'instauration du budget mobilité, à disposition d'un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société. L'activité est censée avoir débuté:

- lorsque l'employeur est une personne morale, à la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de l'entreprise ou d'une formalité similaire dans un autre État membre de l'Espace économique européen;

- lorsque l'employeur est une personne physique, à la date de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises.

Lorsque l'employeur est une société dont l'activité consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une autre personne morale, la société-employeur est censée être constituée respectivement au moment de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises de cette personne physique, ou au moment du dépôt de l'acte de constitution de cette autre personne morale au greffe du tribunal de l'entreprise ou de l'accomplissement d'une formalité d'enregistrement similaire par une personne physique ou par une autre personne morale dans un autre État membre de l'Espace économique européen.

§ 4. L'employeur ne peut octroyer un budget mobilité qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.

§ 5. Sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui, à la suite d'un engagement, d'une promotion, d'un changement de fonction, 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<sup>er</sup>. Dans le cadre et aux conditions du budget mobilité instauré par l'employeur conformément à l'article 4, le travailleur peut adresser une demande à l'employeur afin d'échanger la voiture de société à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur contre un budget mobilité.

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

§ 3. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il dispose auprès de l'employeur actuel d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

§ 4. Een werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, reeds minstens 12 maanden in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2° is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

§ 5. Ter gelegenheid van de aanwerving van een werknemer, gelden de voorwaarden van paragrafen 3 en 4 niet.

De voorwaarden van paragrafen 3 en 4 gelden evenmin in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor de inwerkingtreding van deze wet.

§ 6. De aanvraag van het mobiliteitsbudget door de werknemer gebeurt schriftelijk.

**Art. 6.** De werkgever beslist om al dan niet in te gaan op de in artikel 5, § 6, bedoelde aanvraag. Deze beslissing wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de aanvrager.

**Art. 7.** De formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever om op deze aanvraag in te gaan, vormen een overeenkomst die als zodanig inhoudelijk deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen.

Deze overeenkomst wordt voorafgaandelijk aan de eerste toekenning van het mobiliteitsbudget gesloten en vermeldt onder andere het initiële bedrag van het mobiliteitsbudget.

#### Afdeling 4 – Gebruik en functionering van het mobiliteitsbudget

**Art. 8. §1.** Met het mobiliteitsbudget mag de werknemer de terbeschikkingstelling financieren van een in artikel 3, § 1, 3° bedoelde milieuvriendelijke bedrijfswagen.

§ 2. De bedrijfswagen die is vermeld in paragraaf 1 is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage zoals bedoeld in artikel 38, § 3quater van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen zoals bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.

2° durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d'une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1er, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

§ 4. Un travailleur qui est éligible à une voiture de société ne peut faire une telle demande que si

1° au moment de la demande, il était éligible à une voiture de société auprès de l'employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il était éligible à une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1er, 2° n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

§ 5. Lors de l'engagement d'un travailleur, les conditions des paragraphes 3 et 4 ne s'appliquent pas.

Les conditions des paragraphes 3 et 4 ne s'appliquent pas non plus en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 6. La demande du budget mobilité par le travailleur est faite par écrit.

**Art. 6.** L'employeur décide de satisfaire ou non à la demande visée à l'article 5, § 6. Cette décision est portée par écrit à la connaissance du demandeur.

**Art. 7.** La demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire à cette demande forment un accord dont le contenu en tant que tel fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties.

Cet accord est conclu avant le premier paiement du budget mobilité et contient entre autres le montant de base du budget mobilité.

#### Section 4 – Utilisation et fonctionnement du budget mobilité

**Art. 8. § 1er.** Avec le budget mobilité, le travailleur peut financer la mise à disposition d'une voiture de société respectueuse de l'environnement visée à l'article 3, § 1er, 3°.

§ 2. La voiture de société mentionnée au paragraphe 1er fait l'objet d'une cotisation de solidarité prévue à l'article 38, § 3quater 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. Het saldo van het mobiliteitsbudget, met andere woorden het deel van het budget dat niet werd gebruikt voor de financiering van een bedrijfswagen en daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en in voorkomend geval de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget, wordt ter beschikking gesteld van de werknemer.

Dit saldo wordt tijdens het kalenderjaar besteed aan de financiering van duurzame vervoermiddelen. Het deel dat de werknemer niet gebruikt zal hem een keer per jaar in geld worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende jaar.

**Art. 9.** Het beheer van het mobiliteitsbudget zal tot uitvoering worden gebracht volgens de modaliteiten die door de Koning zijn bepaald bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad.

### HOOFDSTUK III – JURIDISCHE GEVOLGEN, DUUR, OMVANG EN STATUUT

#### Afdeling 1 – Juridische gevolgen van het mobiliteitsbudget

**Art. 10.** §1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsbudget verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9° a) en b) en 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die én een mobiliteitsbudget ontvangt én een andere vergoeding of een voordeel voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling, maar die voorheen ook het voordeel van een bedrijfswagen genoot of het recht op een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van het mobiliteitsbudget, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling.

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsbudget wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van het mobiliteitsbudget een einde neemt.

#### Afdeling 2 – Duur van het mobiliteitsbudget

**Art. 11.** De toekenning van het mobiliteitsbudget eindigt uiterlijk de eerste dag van de maand waarin de werknemer een

§ 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 et des frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de société, comme les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3quater, 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 budget mobilité, est mis à disposition du travailleur.

Ce solde est consacré au cours de l'année civile au financement de moyens de transport durables. La partie non utilisée par le travailleur lui sera versée, une fois par an, en espèces, au plus tard avec le salaire du premier mois de l'année successive.

**Art. 9.** La gestion du budget mobilité est mise en œuvre selon les modalités déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

### CHAPITRE III – CONSÉQUENCES JURIDIQUES, DURÉE, AMPLEUR ET STATUT

#### Première section – Conséquences juridiques du budget mobilité

**Art. 10.** § 1<sup>er</sup>. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'un budget mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b) et 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 2. La disposition du paragraphe 1<sup>er</sup> est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1<sup>er</sup> n'est pas applicable au travailleur qui reçoit actuellement à la fois un budget de mobilité et une autre indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations, et qui précédemment bénéficiait aussi de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande du budget mobilité, une indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel le travailleur reçoit un budget mobilité et récupèrent leur force obligatoire depuis le premier jour du mois au cours duquel l'octroi du budget mobilité se termine.

#### Section 2 – Durée du budget mobilité

**Art. 11.** L'octroi du budget mobilité cesse au plus tard le premier jour du mois au cours duquel le travailleur exerce une



functie uitoefent waarvoor geen recht op een bedrijfswagen is voorzien in het loonsysteem van de werkgever.

### Afdeling 3 – Omvang en evolutie van het mobiliteitsbudget

**Art. 12. § 1.** Het bedrag van het mobiliteitsbudget komt overeen met de jaarlijkse bruto kosten voor de werkgever van de bedrijfswagen, met inbegrip van de fiscale en parafiscale lasten en de daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de financieringskosten, de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3quater, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, waarop de werknemer recht heeft.

§ 2. Wanneer de bedrijfswagen eigendom is van de werkgever, worden de financieringskosten vervangen door een jaarlijkse afschrijving van 20 pct.

**Art. 13. § 1.** Bij een functieverandering of een bevordering kan het mobiliteitsbudget worden verhoogd of verlaagd wanneer de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor het loonsysteem van de werkgever respectievelijk in een hoger of lager budget voorziet.

§ 2 Verplichtingen die voor de werkgever gelden om het loon te koppelen aan andere vormen en formules voor aanpassing aan de levensduurte zijn niet van toepassing op het mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget kan wel het voorwerp uitmaken van een aanpassing zonder dat deze evenwel zou leiden tot een hoger bedrag dan dat van toepassing zou zijn indien de werkgever het systeem voor loonindexering zou toepassen dat geldt binnen de sector waartoe de onderneming behoort.

§ 3. Het mobiliteitsbudget wordt meegenomen in de berekening van de maximale marge voor de loonkostenontwikkeling bedoeld in artikelen 6 en 7 van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen.

### Afdeling 4 – Statuut van het mobiliteitsbudget

**Art. 14. §1.** Onder voorbehoud van de afwijkingen die in deze wet zijn voorzien, kunnen er aan het mobiliteitsbudget geen rechten worden ontleend, ten belope van het bedrag zoals bepaald in deze wet, met uitzondering van de terbeschikkingstelling ervan door de werkgever en het bepaalde onder de paragrafen 2 en 3.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 zal voor de toepassing van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen waaraan de werknemer rechten zou ontlelen met betrekking tot het voordeel en de waarde van het privégebruik van de bedrijfswagen, het mobiliteitsbudget op dezelfde manier behandeld worden als het privégebruik van de bedrijfswagen.

fonction pour laquelle aucun droit à une voiture de société n'est prévu dans le système salarial de l'employeur.

### Section 3 – Ampleur et évolution du budget mobilité

**Art. 12. § 1<sup>er</sup>.** Le montant du budget mobilité correspond au coût brut annuel de la voiture de société, pour l'employeur, y compris les charges fiscales et parafiscales, et les frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de sociétés, comme les frais liés au financement, les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3quater, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, auquel le travailleur a droit.

§ 2. Lorsque la voiture de société est la propriété de l'employeur, les frais liés au financement sont remplacés par un amortissement annuel de 20 p.c.

**Art. 13. § 1<sup>er</sup>.** En cas de changement de fonction ou de promotion, le budget mobilité peut être adapté à la hausse ou à la baisse en lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l'employeur prévoit respectivement un budget supérieur ou inférieur.

§ 2 Les obligations existantes faites 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'une adaptation, sans que cette dernière ne puisse mener à un montant supérieur à celui 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 maximale pour l'évolution du coût salarial visée aux articles 6 et 7 de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

### Section 4 – Statut du budget mobilité

**Art. 14. § 1<sup>er</sup>.** Sous réserves des dérogations prévues dans la présente loi, aucun droit ne peut être tiré du budget mobilité, à concurrence du montant tel que déterminé dans la présente loi, à l'exception de sa mise à disposition par l'employeur et déterminée aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, le budget mobilité sera traité de la même façon que l'usage privé de la voiture de société, pour l'application des dispositions légales, réglementaires et conventionnelles d'où le travailleur tirerait des droits relatifs à l'avantage et à la valeur de l'utilisation privée de la voiture de société.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan voorzien in gunstigere 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. 15.** Voor de toepassing van deze wet mag het mobiliteitsbudget niet worden toegekend ter gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij die al dan niet in aanmerking worden genomen voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst

#### HOOFDSTUK IV – WIJZIGINGSBEPALINGEN

##### Afdeling 1 – Arbeidsrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget

**Art. 16.** In artikel 6bis van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten wordt een bepaling onder e) ingevoegd, luidende:

“e) de overeenkomst bedoeld in artikel 7 van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.”

**Art. 17.** In boek 2, hoofdstuk 6, van het Sociaal Strafwetboek, wordt het opschrift van afdeling 2 vervangen als volgt:

“Afdeling 2. – De overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid”

**Art. 18.** In artikel 186 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het volgende opschrift wordt ingevoegd: “De overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid”;

§ 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. 15.** Pour l'application de la présente loi, le budget mobilité ne peut pas être instauré en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, à l'exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu'il ressort du contrat individuel de travail.

#### SECTION IV – DISPOSITIONS MODIFICATIVES

##### Section première – Traitement du budget mobilité par le droit du travail

**Art. 16.** Dans l'article 6bis de l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, un point e) est inséré, rédigé comme suit:

“e) l'accord visé à l'article 7, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”

**Art. 17.** Dans le livre 2, chapitre 6, du Code pénal social, l'intitulé de la section 2 est remplacé comme suit:

“Section 2. – Le contrat relatif à une occupation d'étudiants, le contrat d'occupation de travailleurs à domicile, la convention d'immersion professionnelle, l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, l'accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité et le contrat de travail pour l'exécution de travail temporaire”

**Art. 18.** Dans l'article 186 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré l'intitulé suivant: “Le contrat relatif à une occupation d'étudiants, le contrat d'occupation de travailleurs à domicile, la convention d'immersion professionnelle, l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, l'accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité et le contrat de travail pour l'exécution de travail temporaire”;

2° in het eerste lid, in de bepaling onder 1°, worden de woorden “ en geen schriftelijke overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” tussen de woorden “geen schriftelijke overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” en het woord “opmaakt” ingevoegd;

3° in het eerste lid wordt de bepaling onder 3° opgeheven;

4° in het eerste lid, in de bepaling onder 4°, worden de woorden “ de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget,” tussen de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding,” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

5° in het eerste lid, in de bepaling onder 6°, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” tussen de woorden “de beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

6° het tweede lid wordt vervangen als volgt:

“Met een sanctie van niveau 1 wordt bestraft, de werkgever die, in strijd met het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid niet gedurende het voorgeschreven tijdperk bewaart.

Voor de in de voorgaande leden bedoelde inbreuken wordt de geldboete vermenigvuldigd met het aantal betrokken personen.”

## Afdeling 2 – Sociaalrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget

**Art. 19.** 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, en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2016, wordt een paragraaf 3quater ingevoegd, luidende:

“§ 3quater. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3 van ... (datum van de wet)

2° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 1°, les mots “et l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” et les mots “par écrit”;

3° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, le 3° est abrogé;

4° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 4°, les mots “ l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”;

5° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 6°, les mots “ l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité ” sont insérés entre les mots “ la convention d’immersion professionnelle ” et les mots “ et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”;

6° l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

“Est puni d’une sanction de niveau 1, l’employeur, qui, en contravention à l’arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, ne conserve pas le contrat relatif à une occupation d’étudiants, le contrat d’occupation de travailleurs à domicile, la convention d’immersion professionnelle, l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire pendant la durée prescrite.

En ce qui concerne les infractions visées aux alinéas précédents, l’amende est multipliée par le nombre de travailleurs concernés.”

## Section 2 – Traitement du budget mobilité par le droit social

**Art. 19.** 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 2016, un paragraphe 3quater est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3quater. Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l’article 8, § 3 de la loi du ... (date

betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt uitgesloten uit het loonbegrip.”

**Art. 20.** In artikel 45 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 5 mei 2014, wordt een vijfde lid ingevoegd, luidende:

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

**Art. 21.** 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 vierde en vijfde lid, dat het zesde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt uitgesloten uit het loonbegrip.”

**Art. 22.** In artikel 38 van dezelfde wet, wordt een paragraaf 3novodecies ingevoegd, luidende:

“3novodecies

Op het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer en wordt uitbetaald in geld, is de werknemer een bijzondere bijdrage verschuldigd van 38,07%.

De bijdragen worden door de werkgever betaald aan de instelling belast met de inning van de sociale zekerheidsbijdragen, binnen dezelfde termijnen en onder dezelfde voorwaarden als de sociale zekerheidsbijdragen voor de werknemers.

De opbrengst van de bijdragen wordt overgemaakt aan de RSZ-Globaal Beheer, bedoeld in artikel 5, eerste lid, 2°, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

De bepalingen van het algemene stelsel van de sociale zekerheid van werknemers, inzonderheid wat betreft de aangiften met verantwoording van de bijdragen, de termijnen inzake betaling, de toepassing van de burgerlijke sancties en van de strafbepalingen, het toezicht, de aanwijzing van de rechter bevoegd in geval van betwisting, de verjaring inzake rechtsvorderingen, het voorrecht en de mededeling van het bedrag van de schuldvordering van de Rijksdienst voor sociale zekerheid, zijn van toepassing.”

**Art. 23.** Het gedeelte van het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum

de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”

**Art. 20.** Dans l'article 45 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 5 mai 2014, un alinéa 5 est inséré, rédigé comme suit:

“Cet article n'est pas applicable au budget mobilité octroyé conformément aux dispositions de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”

**Art. 21.** 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 4 et 5 actuel, qui devient l'alinéa 6, rédigé comme suit:

“Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l'article 8, §3 de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”

**Art. 22.** Dans l'article 38 de la même loi, un paragraphe 3novodecies est inséré, rédigé comme suit:

“3novodecies

Sur le solde du budget mobilité qui, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, est mis à disposition du travailleur et est versé en argent, une cotisation spéciale de 38,07 % est due par le travailleur.

Les cotisations sont payées par l'employeur à l'organisme chargé de la perception des cotisations de sécurité sociale, dans les délais et dans les mêmes conditions que les cotisations de sécurité sociale pour les travailleurs salariés.

Le produit des cotisations est transmis à l'ONSS-Gestion globale, visé à l'article 5, alinéa 1er, 2°, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Les dispositions du régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment en ce qui concerne les déclarations avec justification des cotisations, les délais en matière de paiement, l'application des sanctions civiles et les dispositions pénales, le contrôle, le juge compétent en cas de contestation, la prescription en matière d'actions judiciaires, le privilège, la communication du montant de la créance de l'Office national de sécurité sociale, sont applicables.”

**Art. 23.** La partie du solde du budget de mobilité qui, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi)

van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget aan de werknemer in geld wordt uitbetaald, wordt geacht deel uit te maken van het loon dat als berekeningsbasis geldt voor de prestatiesOliv verschuldigd in de takken van de sociale zekerheid bedoeld in artikel 21, § 1, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid der werknemers.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bestaande wettelijke bepalingen opheffen, wijzigen, aanvullen of vervangen om ze met dit artikel in overeenstemming te brengen.

### Afdeling 3 – Fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget

**Art. 24.** In artikel 38, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, laatst gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt een bepaling onder 33° ingevoegd, luidende:

“33° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer.”;

2° het vierde lid wordt vervangen als volgt:

“De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing:

1° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.

2° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsbudget van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van (datum van deze wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, tenzij in het in artikel 10, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.”

**Art. 25.** Artikel 52 van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt aangevuld met een bepaling onder 12°, luidende:

“12° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer.”

### HOOFDSTUK V – SANCTIES

**Art. 26.** In geval van inbreuk op de artikelen 3, § 1, 3° en 8°, 3, §§ 4 tot 5, 4, § 2, 4, § 3, 5, §§ 3 à 5, en 7 tot en met 15 vervalt de sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling

concernant l'instauration d'un budget mobilité, est versée au travailleur en espèces, est considérée comme faisant partie de la rémunération servant de base au calcul des prestations dues dans les branches de la sécurité sociale visées à l'article 21, § 1, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, abroger, modifier, compléter ou remplacer les dispositions légales existantes pour les mettre en conformité avec le présent article.

### Section 3 – Traitement fiscal du budget mobilité

**Art. 24.** À l'article 38, § 1<sup>er</sup>, du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, les modifications suivantes sont apportées: est complété par un 33°, rédigé comme suit:

1° dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, un 33° est inséré, rédigé comme suit:

“33° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”;

2° l'alinéa 4 est remplacé comme suit:

“Les exonérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables:

1° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi;

2° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, un budget mobilité en application de la loi du (date de la présente loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, sauf le cas visé à l'article 10, § 3, de la même loi.”

**Art. 25.** L'article 52 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est complété par un 12°, rédigé comme suit:

“12° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”

### CHAPITRE V – SANCTIONS

**Art. 26.** En cas d'infraction aux articles 3, § 1<sup>er</sup>, 3° et 8°, 3, §§ 4 à 6, 4, § 2, 4, § 3, 5, §§ 3 à 5, 7, et 8 à 15 inclus, le traitement fiscal et de droit social des articles 19 à 25 inclus cesse et les

van de artikelen 19 tot en met 25 en zijn de fiscale en sociaalrechtelijke sanctiebepalingen van toepassing.

#### **HOOFDSTUK VI – UITVOERING EN INWERKINGTREDING**

**Art. 27.** Deze wet treedt in werking op 1 oktober 2018.

**Art. 28.** De maatregelen die door deze wet zijn bepaald, zullen worden geëvalueerd door de sociale partners die zetelen in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven op basis van de DmfA-gegevens betreffende het mobiliteitsbudget. Voor deze evaluatie verstrekt de RSZ deze gegevens aan de Raden.

dispositions sanctionnatrices de droit fiscal et de droit social sont applicables.

#### **CHAPITRE VI – EXÉCUTION ET ENTRÉE EN VIGUEUR**

**Art. 27.** La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2018.

**Art. 28.** 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'Economie sur la base des données de la DmfA se rapportant au budget mobilité. En vue de cette évaluation, l'ONSS transmet ces données aux Conseils.



Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 09/11/2018 13:52

## Geïntegreerde impactanalyse

### Beschrijvende fiche

#### A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Johan Van Overtveldt

Minister van Financiën

Contactpersoon beleidscel

Naam : Ludwig Van der Reysen

E-mail : ludwig.vanderreysen@kcfm.be

Tel. Nr. : +32 (0)257 481 32

Overheidsdienst

FOD Financiën

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Stefano D'Aloia

E-mail : regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be

Tel. Nr. : /

#### B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

## Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 09/11/2018 13:52

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering.

Omdat de mobiliteitsvergoeding (cash for cars) een alles of niets verhaal is, met name ofwel de bedrijfswagen inruilen ofwel behouden, acht de Regering het thans opportuun om naast de mobiliteitsvergoeding een tweede alternatief te bieden voor de bedrijfswagen, zijnde een mobiliteitsbudget. Dit mobiliteitsbudget is kortweg gebaseerd op drie pijlers, de werknemer kiest vrij het gebruik van een of meer pijlers die hij wenst (pijler 1 en/of pijler 2 en/of pijler 3).

De drie pijlers die de bestanddelen zijn van het mobiliteitsbudget worden fiscaal als volgt behandeld.

#### Pijler 1

De milieuvriendelijke bedrijfswagen die wordt gefinancierd met behulp van pijler 1 volgt het normale fiscale stelsel inzake de bedrijfswagen, zowel in hoofde van de werkgever als in hoofde van de werknemer.

Zodoende wordt een voordeel van alle aard (VAA) berekend in functie van de cataloguswaarde van het voertuig en zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot in hoofde van de werknemer. De kost van deze bedrijfswagen is gedeeltelijk aftrekbaar als beroepskost door de werkgever.

#### Pijlers 2 en 3

Wat er na financiering door pijler 1 nog overblijft van het mobiliteitsbudget is vrijgesteld van de inkomstenbelastingen (artikel 38, § 1, eerste lid, 33° nieuw, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 – WIB92).

Deze sommen (pijlers 2 en 3) zijn volledig aftrekbare beroepskosten voor de werkgever (artikel 52, 12° nieuw, WIB 92).

De bestaande vrijstellingen betreffende de betaalde vergoedingen door de werkgever voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling met het gemeenschappelijk of het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer, of voor het gebruik van een fiets, zijn echter niet cumuleerbaar met het mobiliteitsbudget. De werknemer ontvangt immers reeds, via pijlers 2 (alternatieve vervoerswijzen) en 3 (contant geld), vergoedingen die betaald door zijn door de werkgever en die vrijgesteld zijn van belasting.

Fiscaal volgt pijler 1 het reeds bestaande fiscale stelsel, terwijl pijlers 2 en 3 bestaan uit inkomsten die vrijgesteld zijn van belasting in hoofde van de werknemers en volledig vrijgesteld in hoofde van de werkgevers.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ☒ Nee

### C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

/

### D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

/

## Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

### 1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☒ Er zijn personen betrokken. | ☐ Personen zijn niet betrokken.

Beschrijf en meld de % vrouwen-mannen aan:

Het percentage man/vrouw is niet gekend.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

Men zou redelijkerwijs kunnen aannemen dat de vrouwen ondervetegenwoordigd zijn in de categorie van werknemers die over een bedrijfswagen beschikken of er voor in aanmerking komen en dit ontwerp zou dus een doelgroep hebben die hoofdzakelijk uit mannen bestaat.

☐ Vink dit aan indien er verschillen zijn.

### 4. Gezondheid

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Onder de doelstellingen van het ontwerp, behoren de aanmoediging van het gebruik van alternatieve transportmiddelen (gebruiksvriendelijk, gemeenschappelijk, enz.), en de vermindering van het aantal bedrijfswagens.

Dit zou moeten leiden tot een vermindering van de door het vervoer veroorzaakte verontreiniging en een vermindering van de filestress.

### 5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 8. Investerings

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

### 9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 10. Kmo's

### 1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

☒ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Elke onderneming die in zijn loonpolitiek de mogelijkheid voorziet tot de toekenning van een bedrijfswagen is indirect betrokken bij de maatregel, ongeacht de grootte van de onderneming.

### 2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

Dit heeft geen impact, behalve de administratieve formaliteiten.

☐ Er is een negatieve impact.

## 11. Administratieve lasten

| ☒ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. | ☐ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

### 1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving.

Huidige regelgeving

Nihil

Ontwerp van regelgeving

De werknemers zullen de bewijzen van de betalingen die uitgevoerd werden in het kader van pijler 2 moeten bijhouden, om de terugbetaling ervan door hun werkgever (of een voorschot) te verkrijgen. Geen enkele specifieke formaliteit is voorzien.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige regelgeving.

☐ Vink dit aan indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving.

## 12. Energie

☐ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 13. Mobiliteit

☒ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De volledige fiscale vrijstelling van pijler 2 stimuleert de werknemers om de voorkeur te geven aan de verschillende vervoerswijzen die hierin voorkomen, te weten de elektrische voertuigen, de fietsen, het gemeenschappelijk vervoer, enz.

De mogelijkheid om een bedrijfsvriendelijke bedrijfswagen te behouden is meer realistisch dan een modal-shift, waar meerdere transportmiddelen na elkaar gebruikt worden om een zelfde traject af te leggen.

## 14. Voeding

☐ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 15. Klimaatverandering

☒ Positieve impact | ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget - (v1) - 09/11/2018 13:52

Leg uit

Pijler 1 is enkel bestemd voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen, d.w.z. diegene die een zekere drempel van verontreinigende stoffen niet overschrijdt.

Pijler 2 is meer bepaald bestemd voor zachte mobiliteit, namelijk de niet-gemotoriseerde of elektrische transportmiddelen, evenals het gemeenschappelijk vervoer. Dit vermindert de uitstoot van verontreinigende stoffen.

## 16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 17. Buiten- en binnenlucht

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

De maatregelen zouden moeten leiden tot een vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen door voertuigen (via een vermindering van het aantal bedrijfswagens in omloop).

## 18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☒ Geen impact

## 21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ☒ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

De maatregel beoogt enkel de wijziging van de mobiliteit in België.

## Analyse d'impact intégrée

### Fiche signalétique

#### A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

**Johan Van Overtveldt**

**Ministre des Finances**

Contact cellule stratégique

Nom : **Ludwig Van der Reysen**

E-mail : **ludwig.vanderreysen@kcfm.be**

Téléphone : **+32 (0)257 481 32**

Administration

**SPF Finances**

Contact administration

Nom : **Stefano D'Aloia**

E-mail : **regl.dr1-ibisr.nat@minfin.fed.be**

Téléphone : **/**

#### B. Projet

Titre de la réglementation

**Loi concernant l'instauration d'un budget mobilité**



## Loi concernant l'instauration d'un budget mobilité - (v1) - 09/11/2018 13:52

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Comme l'allocation de mobilité (cash for cars) est une version tout ou rien, c'est-à-dire que la voiture de société est soit restituée soit conservée, le Gouvernement juge désormais opportun d'offrir une deuxième alternative aux côtés de l'allocation de mobilité, à savoir le budget mobilité. En bref, ce budget mobilité est basé sur trois piliers, le travailleur choisissant librement l'utilisation du ou des piliers qu'il désire (pilier 1 et/ou pilier 2 et/ou pilier 3)

Les trois piliers composant le budget mobilité sont traités fiscalement comme suit.

#### Pilier 1

La voiture de société respectueuse de l'environnement financée à l'aide du pilier 1 suit le régime ordinaire de la fiscalité en matière de voiture de société, tant dans le chef de l'employeur que dans celui du travailleur.

Ainsi, un avantage de toute nature (ATN), calculé en fonction de la valeur catalogue du véhicule et de son niveau d'émission de CO<sub>2</sub> est imposé dans le chef du travailleur. Le coût de cette voiture de société est partiellement déductible en tant que frais professionnel dans le chef de l'employeur.

#### Piliers 2 et 3

Ce qu'il reste du budget mobilité après le financement du pilier 1 est exonéré d'impôt sur les revenus (article 38, § 1er, alinéa 1er, 33° nouveau, du Code des impôts sur les revenus 1992 – CIR 92).

Ces sommes (piliers 2 et 3) constituent des frais professionnels entièrement déductibles pour l'employeur (article 52, 12° nouveau, CIR 92).

Par ailleurs, les exonérations existantes concernant les indemnités payées par l'employeur pour le déplacement entre le domicile et le lieu du travail en transport en commun ou transport collectif organisé, ou pour l'utilisation d'un vélo, ne sont pas cumulables avec le budget mobilité. En effet, le travailleur reçoit déjà, via les piliers 2 (modes de transport alternatifs) et 3 (liquide), des indemnités payées par son employeur et exonérées d'impôt.

Fiscalement, le pilier 1 suit le régime fiscal déjà existant, tandis que les piliers 2 et 3 constituent des revenus exonérés d'impôt dans le chef des travailleurs, et entièrement déductibles dans le chef des employeurs.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ☒ Non

### C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

/

### D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

/

## Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

### 1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☒ Des personnes sont concernées. | ☐ Aucune personne n'est concernée.

Décrivez et indiquez le % femmes-hommes :

Pourcentage homme/femme non connu.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

On pourrait toutefois raisonnablement considérer que les femmes sont sous-représentées dans la catégorie de travailleurs bénéficiant ou pouvant bénéficier d'une voiture de société, et qu'ainsi ce projet aurait un groupe-cible majoritairement constitué d'hommes.

☐ S'il existe des différences, cochez cette case.

### 4. Santé

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Parmi les objectifs du projet, figurent l'encouragement de l'utilisation de moyens de transports alternatifs (respectueux de l'environnement, collectifs, etc.), et la diminution du nombre de voitures de société.

Cela devrait conduire à une réduction de la pollution causée par les transports et à une diminution du stress lié aux embouteillages.

### 5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

### 9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 10. PME

### 1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

☒ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Toute entreprise prévoyant dans sa politique salariale la possibilité d'octroyer une voiture de société est indirectement concernée par la mesure, peu importe la taille de l'entreprise.

### 2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Il n'y a pas d'impact autre que des formalités administratives.

☐ Il y a des impacts négatifs.

## 11. Charges administratives

| ☒ Des entreprises/citoyens sont concernés. | ☐ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

### 1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.

Réglementation actuelle

Nihil

Réglementation en projet

Les travailleurs devront garder des preuves des dépenses effectuées dans le cadre du pilier 2, afin d'en obtenir le remboursement de la part de leur employeur (ou une avance). Aucun formalisme particulier n'est prévu.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations dans la réglementation actuelle, cochez cette case.

☐ S'il y a des formalités et/ou des obligations pour la réglementation en projet, cochez cette case.

## 12. Énergie

☐ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 13. Mobilité

☒ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

L'exonération fiscale complète du pilier 2 incite les travailleurs à privilégier les modes de transport qui s'y trouvent, à savoir les véhicules électriques, les vélos, les transports en commun, etc.

La possibilité de maintenir une voiture de société respectueuse de l'environnement rend plus réaliste la mise en place d'un shift modal, où plusieurs moyens de transport sont utilisés successivement pour effectuer un même trajet.

## 14. Alimentation

☐ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 15. Changements climatiques

☒ Impact positif | ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Loi concernant l'instauration d'un budget mobilité - (v1) - 09/11/2018 13:52

Expliquez

Le pilier 1 ne peut être destiné qu'au financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement, c'est-à-dire qui ne dépasse pas un certain seuil d'émission de polluants.

Le pilier 2 est consacré notamment à la mobilité douce, à savoir les moyens de transport non motorisé ou électriques, ainsi qu'au transport en commun. Cela diminue l'émission de polluants.

## 16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 17. Air intérieur et extérieur

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Les mesures devraient mener à une diminution des polluants émis par les voitures (via une diminution du nombre de voitures de société en circulation).

## 18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

## 21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'impact sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

La mesure vise exclusivement à modifier la mobilité en Belgique.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE  
NRS. 64.113/1/V EN 64.114/1/V  
VAN 27 SEPTEMBER 2018**

Op 27 juli 2018 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Financiën verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 12 september 2018,<sup>(\*)</sup> adviezen te verstrekken over

— een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet tot invoering van de mobiliteitsvergoeding ingevoegd bij de wet van 30 maart 2018” (64.113/1/V);

— een voorontwerp van wet “betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” (64.114/1/V).

De voorontwerpen zijn door de eerste vakantiekamer onderzocht op 11 september 2018. De kamer was samengesteld uit Chantal Bamps, staatsraad, voorzitter, Jan Clement en Wouter Pas, staatsraden, Johan Put, assessor, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Jonas Riemslagh, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Chantal Bamps, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 september 2018.

\*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond<sup>1</sup>, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

\*

**STREKKING VAN DE VOORONTWERPEN VAN WET**

2. De om advies voorgelegde voorontwerpen strekken enerzijds tot de invoering van een mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.114/1/V) en anderzijds tot wijziging van de reeds bestaande regeling inzake de mobiliteitsvergoeding, onder meer om het toepassingsgebied ervan af te stemmen op dat van het mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.113/1/V).

(\*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

<sup>1</sup> Aangezien het om voorontwerpen van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT  
N<sup>OS</sup> 64.113/1/V ET 64.114/1/V  
DU 27 SEPTEMBRE 2018**

Le 27 juillet 2018, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre des Finances à communiquer les avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 12 septembre 2018<sup>(\*)</sup>, sur

— un avant-projet de loi “modifiant la loi instaurant l'allocation de mobilité introduite par la loi du 30 mars 2018” (64.113/1/V);

— un avant-projet de loi “concernant l'instauration d'un budget mobilité” (64.114/1/V).

Les avant-projets ont été examinés par la première chambre des vacations le 11 septembre 2018. La chambre était composée de Chantal Bamps, conseiller d'État, président, Jan Clement et Wouter Pas, conseillers d'État, Johan Put, assesseur, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Jonas Riemslagh, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Chantal Bamps, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 27 septembre 2018.

\*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique<sup>1</sup> et l'accomplissement des formalités prescrites.

\*

**PORTÉE DES AVANT-PROJETS DE LOI**

2. Les avant-projets soumis pour avis ont pour objet, d'une part, d'instaurer un budget mobilité (avant-projet 64.114/1/V) et, d'autre part, de modifier le régime déjà existant relatif à l'allocation de mobilité, et ce afin, notamment, d'aligner son champ d'application sur celui du budget mobilité (avant-projet 64.113/1/V).

(\*) Ce délai résulte de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, *in fine*, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

<sup>1</sup> S'agissant d'avant-projets de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité avec les normes supérieures.

2.1. Het voorontwerp 64.114/1/V strekt tot invoering van een mobiliteitsbudget. Dat budget komt in de plaats van de bedrijfswagen of, wat de werknemers betreft die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen maar er niet over beschikken, in plaats van de voordelen die hen in de plaats van een bedrijfswagen zijn toegekend.

In de memorie van toelichting bij het voorontwerp wordt uiteengezet dat het mobiliteitsbudget gebaseerd is op drie pijlers. Pijler 1 is een milieuvriendelijke bedrijfswagen, pijler 2 omvat (uitgaven voor) een aantal alternatieve en duurzame vervoersmiddelen en voor bepaalde huisvesting indien de werknemer binnen een straal van 5 kilometer van de plaats van tewerkstelling woont. Pijler 3 is het saldo van het budget dat niet werd besteed aan de pijlers 1 en 2 en dat één keer per jaar aan de werknemer wordt uitgekeerd. De werknemer kan het mobiliteitsbudget vrij besteden tussen de pijlers of het volledig binnen één pijler spenderen. De bedrijfswagen van pijler 1 wordt op fiscaal vlak en inzake sociale zekerheidsbijdragen op dezelfde wijze behandeld als de gewone bedrijfswagens. De uitgaven van pijler 2 zijn volledig onbelast bij de werknemer en volledig aftrekbaar bij de werkgever. Op het geldbedrag van pijler 3 wordt een specifieke sociale bijdrage van 38,07 % geheven.

Het voorontwerp is onderverdeeld in zes hoofdstukken.

Hoofdstuk I bevat een inleidende bepaling (artikel 1 van het voorontwerp)

Hoofdstuk II bevat de algemene bepalingen inzake het mobiliteitsbudget. Afdeling 1 (artikel 2) betreft het toepassingsgebied van de regeling. Afdeling 2 bestaat uit artikel 3 dat begrippen definieert. Afdeling 3 (artikelen 4 tot 7) betreft de invoering, de toekenning en de geldigheidsvoorwaarden van het mobiliteitsbudget. Afdeling 4 (artikelen 8 en 9) regelt het gebruik en de werking (in het voorontwerp "functionering") van het mobiliteitsbudget

Hoofdstuk III regelt de juridische gevolgen (afdeling 1, artikel 10), de duur (afdeling 2, artikel 11), de omvang en de evolutie (afdeling 3, artikelen 12 en 13) en het statuut (afdeling 4, artikelen 14 en 15) van het mobiliteitsbudget

Hoofdstuk IV bevat wijzigingsbepalingen. Het voorontwerp bevat wijzigingen inzake de arbeidsrechtelijke behandeling (afdeling 1, artikelen 16 tot 18), de sociaalrechtelijke behandeling (afdeling 2, artikelen 19 tot 23) en de fiscale behandeling (afdeling 3, artikelen 24 en 25) van het mobiliteitsbudget

Hoofdstuk V dat bestaat uit artikel 26, betreft de sancties in geval van inbreuken op de bepalingen van de wet

Hoofdstuk VI bevat artikel 27 dat bepaalt dat de wet in werking treedt op 1 oktober 2018

2.2. Het voorontwerp van wet 64.113/1/V strekt tot wijziging van bepalingen die betrekking hebben op de mobiliteitsvergoeding, die werd ingevoerd bij de wet van 30 maart 2018 "betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding".

2.1. L'avant-projet 64.114/1/V vise l'instauration d'un budget mobilité. Ce dernier se substitue à la voiture de société ou, en ce qui concerne les travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société mais n'en disposent pas, aux avantages qui leur sont octroyés à la place de celle-ci.

L'exposé des motifs de l'avant-projet précise que le budget mobilité est basé sur trois piliers. Le pilier 1 est une voiture de société respectueuse de l'environnement, le pilier 2 contient (des dépenses pour) un certain nombre de modes de transport alternatifs et durables et pour certains logements, si le travailleur habite dans un rayon de 5 kilomètres de son lieu de travail. Le pilier 3 est le solde du budget qui n'a pas été affecté aux piliers 1 et 2 et qui est alloué au travailleur une fois par an. Le travailleur peut répartir librement le budget mobilité entre les piliers ou le consacrer entièrement à un seul pilier. Sur le plan fiscal et en matière de cotisations de sécurité sociale, la voiture de société du pilier 1 est soumise au même régime que les voitures de société ordinaires. Les dépenses du pilier 2 sont entièrement exonérées en ce qui concerne le travailleur et entièrement déductibles pour l'employeur. Une cotisation sociale spéciale de 38,07 % est prélevée sur le montant du pilier 3.

L'avant-projet est divisé en six chapitres.

Le chapitre I contient une disposition introductive (article 1<sup>er</sup> de l'avant-projet).

Le chapitre II comprend les dispositions générales relatives au budget mobilité. La section première (article 2) porte sur le champ d'application du régime. La section 2 consiste en l'article 3, qui définit des notions. La section 3 (articles 4 à 7) concerne l'instauration, l'octroi et les conditions de validité du budget mobilité. La section 4 (articles 8 et 9) en règle l'utilisation et le fonctionnement.

Le chapitre III est consacré aux conséquences juridiques (section première, article 10), à la durée (section 2, article 11), à l'ampleur et à l'évolution (section 3, articles 12 et 13) ainsi qu'au statut (section 4, articles 14 et 15) du budget mobilité.

Le chapitre IV contient des dispositions modificatives. L'avant-projet prévoit des modifications concernant le traitement du budget mobilité sur le plan du droit du travail (section première, articles 16 à 18), son traitement au niveau du droit social (section 2, articles 19 à 23) et son traitement fiscal (section 3, articles 24 et 25).

Le chapitre V, qui comporte l'article 26, concerne les sanctions en cas d'infraction aux dispositions de la loi.

Le chapitre VI contient l'article 27, qui prévoit que la loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2018.

2.2. L'avant-projet de loi 64.113/1/V a pour objet de modifier des dispositions relatives à l'allocation de mobilité, instaurée par la loi du 30 mars 2018 "concernant l'instauration d'une allocation de mobilité".



Het voorontwerp beoogt in de eerste plaats de mobiliteitsvergoeding ook open te stellen voor werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. Het is de bedoeling het toepassingsgebied van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding af te stemmen op dat van het voorontwerp 64.114/1/V inzake het mobiliteitsbudget.

Daarnaast worden enkele punctuele wijzigingen aangebracht, bijvoorbeeld inzake de combinatie van een mobiliteitsvergoeding en bepaalde andere vergoedingen voor het woon-werkverkeer en de behandeling van de persoonlijke bijdrage van de werknemer voor de bedrijfswagen.

Het voorontwerp is onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat een inleidende bepaling (artikel 1 van het voorontwerp). Hoofdstuk 2 (artikelen 2 tot 6) bevat wijzigingen aan de wet van 30 maart 2018. Hoofdstuk 3 (artikelen 7 en 8) bevat wijzigingen aan het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 (hierna: WIB 1992). Hoofdstuk 4: WIB 1992). Hoofdstuk 42 bevat artikel 9 dat de inwerking-treding van de wet regelt. De meeste bepalingen treden in werking op 1 oktober 2018. Bepaalde wijzigingen treden in werking op 1 januari 2020 “en zijn van toepassing vanaf aanslag jaar 2021 verbonden aan een belastbaar tijdperk dat ten vroegste aanvangt op 1 januari 2020”. Enkele bepalingen treden in werking op (lees: “hebben uitwerking met ingang van”) 1 januari 2018.

## VORMVEREISTEN

3.1. Uit de notificatie van de Ministerraad van 26 juli 2018 blijkt dat het voorontwerp 64.114/1/V “voor advies aan de Nationale Arbeidsraad zal worden gezonden”.

Door het advies van de Nationale Arbeidsraad in te winnen wordt voldaan aan het voorschrift van artikel 15 van de wet van 25 april 1963 “betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale verzorging”, dat luidt:

“Behoudens in spoedeisende gevallen onderwerpt de minister van Tewerkstelling en Arbeid of de minister van Sociale Voorzorg aan het advies, hetzij van de Nationale Arbeidsraad, hetzij van het beheerscomité, elk voorontwerp van wet of ontwerp van organiek besluit of verordening tot wijziging van de wetten of verordeningen, met de toepassing waarvan de instelling belast is of betreffende het personeelskader en de structuur van de instelling. (...)”

Dit vormvereiste is echter ook van toepassing op het voorontwerp 64.113/1/V, dat aspecten wijzigt van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding, met de toepassing waarvan een instelling bedoeld in de wet van 25 april 1963 belast is. De wijzigingen die door het voorontwerp 64.113/1/V worden aangebracht, betreffen onder meer het toepassingsgebied van de regeling en de zogenaamde antimisbruikbepaling (artikel 14 van de wet van 30 maart 2018). Artikel 35 van de

<sup>2</sup> Dit hoofdstuk wordt in het voorontwerp ten onrechte als hoofdstuk 5 aangeduid.

L'avant-projet vise tout d'abord à étendre également l'allocation de mobilité aux travailleurs qui ne disposent pas d'une voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société de l'employeur. L'objectif est d'aligner le champ d'application du régime relatif à l'allocation de mobilité sur celui de l'avant-projet 64.114/1/V concernant le budget mobilité.

Par ailleurs, quelques modifications ponctuelles sont apportées, par exemple en ce qui concerne la combinaison d'une allocation de mobilité avec certaines autres indemnités pour le trajet domicile-lieu de travail et le traitement de la contribution personnelle du travailleur dans la voiture de société.

L'avant-projet est divisé en quatre chapitres.

Le chapitre 1<sup>er</sup> contient une disposition introductive (article 1<sup>er</sup> de l'avant-projet). Le chapitre 2 (articles 2 à 6) apporte des modifications à la loi du 30 mars 2018. Le chapitre 3 (articles 7 et 8) comporte des modifications au Code des impôts sur les revenus 1992 (ci-après: CIR 1992). Le chapitre 4<sup>2</sup> comprend l'article 9, qui règle l'entrée en vigueur de la loi. La plupart des dispositions entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2018. Certaines modifications entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 “et sont applicables à partir de l'exercice d'imposition 2021 se rattachant à une période imposable qui débute au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2020”. Quelques dispositions entrent en vigueur (lire “produisent leurs effets”) le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## FORMALITÉS

3.1. Il ressort de la notification du Conseil des ministres du 26 juillet 2018 que l'avant-projet 64.114/1/V “sera (...) envoyé pour avis au Conseil national du travail”.

En recueillant l'avis du Conseil national du travail, il est satisfait à la prescription de l'article 15 de la loi du 25 avril 1963 “sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale”, qui s'énonce comme suit:

“Sauf en cas d'urgence, le ministre de l'Emploi et du Travail ou le ministre de la Prévoyance sociale soumet à l'avis, soit du Conseil national du Travail, soit du comité de gestion, tout avant-projet de loi ou projet d'arrêté organique ou réglementaire tendant à modifier la législation ou réglementation que l'organisme est chargé d'appliquer ou concernant le cadre du personnel et la structure de l'organisme. (...)”.

Or, cette formalité s'applique aussi à l'avant-projet 64.113/1/V, qui modifie des aspects du régime relatif à l'allocation de mobilité, dont l'application est confiée à un organisme visé dans la loi du 25 avril 1963. Les modifications apportées par l'avant-projet 64.113/1/V concernent notamment le champ d'application du régime et la disposition dite “anti-abus” (article 14 de la loi du 30 mars 2018). L'article 35 de la loi du 30 mars 2018 prévoit en outre qu'en cas d'infraction

<sup>2</sup> Ce chapitre est erronément numéroté en tant que chapitre 5 dans l'avant-projet.

wet van 30 maart 2018 bepaalt bovendien dat in geval van inbreuk op, onder meer, de bepalingen die door het voorontwerp 64.113/1/V worden gewijzigd, de “sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling van de artikelen 19 tot en met 34 [vervalt en] de fiscale en sociaalrechtelijke sanctiebepalingen van toepassing” zijn. De ontworpen wijzigingen hebben bijgevolg onmiskenbaar betrekking op de taken van de betrokken instelling.

3.2. Bij de adviesaanvraag is een document gevoegd dat een zogenaamde “RIA Test” bevat. Deze documenten voldoen echter niet aan de vereisten inzake de regelgevingsimpactanalyse.

Overeenkomstig artikel 7 van de wet van 15 december 2013 “houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging” en de artikelen 2, § 1, en 7, § 1, van het koninklijk besluit van 21 december 2013 “houdende uitvoering van titel 2, hoofdstuk 2 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging” wordt de impact van de ontworpen regelgeving onderzocht aan de hand van een standaard geïntegreerd impactanalyseformulier, dat wordt opgesteld door Impactanalysecomité en wordt goedgekeurd door de Ministerraad.

De regelgevingsimpactanalyse moet bijgevolg uitgevoerd worden aan de hand van het betrokken formulier met het oog op de indiening van de ontwerpen bij de Kamer van volksvertegenwoordigers, alsook de bekendmaking op de website van de Dienst voor de Administratieve Vereenvoudiging overeenkomstig artikel 9 van het koninklijk besluit van 21 december 2013.

3.3. Indien de aan de Raad van State voorgelegde ontwerpen als gevolg van de naleving van voormelde vormvereisten nog wijzigingen zouden ondergaan, moeten de gewijzigde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, van de wetten op de Raad van State, voor een nieuw onderzoek aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

## ONDERZOEK VAN DE TEKST

### A. ALGEMENE OPMERKINGEN INZAKE HET GELIJKHEIDSBEGINSEL

#### a) Wat de mobiliteitsvergoeding betreft

4.1. De Raad van State, afdeling Wetgeving, heeft in advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 30 maart 2018 “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” opgemerkt dat de vraag rijst “of de ontworpen regeling inzake het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen naar het voordeel van een mobiliteitsvergoeding, wat betreft de fiscaal- en sociaalrechtelijke aspecten ervan, in overeenstemming kan worden geacht met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, neergelegd in de artikelen 10 en 11 van

aux dispositions modifiées par l’avant-projet 64.113/1/V, entre autres, “le traitement fiscal et de droit social des articles 19 à 34 inclus cesse et les dispositions sanctionnatrices de droit fiscal et de droit social sont applicables”. Les modifications en projet portent donc incontestablement sur les missions de l’organisme concerné.

3.2. Un document contenant le test dit “AIR” a été joint à la demande d’avis. Ces documents ne répondent toutefois pas aux exigences en matière d’analyse d’impact de la réglementation.

Conformément à l’article 7 de la loi du 15 décembre 2013 “portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative” et aux articles 2, § 1<sup>er</sup>, et 7, § 1<sup>er</sup>, de l’arrêté royal du 21 décembre 2013 “portant exécution du titre 2, chapitre 2 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative”, l’impact de la réglementation en projet est analysé à l’aide d’un formulaire standard d’analyse d’impact intégrée, établi par le Comité d’analyse d’impact et approuvé par le Conseil des ministres.

L’analyse d’impact de la réglementation doit par conséquent être réalisée à l’aide dudit formulaire en vue du dépôt des projets à la Chambre des représentants, ainsi que de la publication sur le site web de l’Agence pour la Simplification administrative conformément à l’article 9 de l’arrêté royal du 21 décembre 2013.

3.3. Si l’accomplissement des formalités précitées devait encore donner lieu à des modifications des avant-projets soumis au Conseil d’État, les dispositions modifiées devraient être soumises à la section de législation pour un nouvel examen, conformément à la règle prescrite à l’article 3, § 1<sup>er</sup>, des lois sur le Conseil d’État.

## EXAMEN DU TEXTE

### A. OBSERVATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AU PRINCIPE D’ÉGALITÉ

#### a) En ce qui concerne l’allocation de mobilité

4.1. Dans son avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018 “concernant l’instauration d’une allocation de mobilité”, le Conseil d’État, section de législation, a observé que la question se pose de savoir “si le dispositif en projet relatif à la conversion de l’avantage d’une voiture de société en l’avantage d’une allocation de mobilité peut, en ce qui concerne les aspects relevant du droit fiscal et du droit social, être réputé en accord avec les principes constitutionnels d’égalité et de non-discrimination, consacrés par les articles 10 et 11 de la Constitution, ainsi

de Grondwet, alsmede, wat specifiek het gelijkheidsbeginsel in fiscale aangelegenheden betreft, in artikel 172 van de Grondwet<sup>3</sup> [en meer bepaald (...) of de ontworpen omzettingsregeling geen ongelijke behandeling tot gevolg heeft die niet verenigbaar is met de voornoemde beginselen”.<sup>4</sup>

Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betrokken maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.<sup>5</sup>

Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, werd door de Raad van State, afdeling Wetgeving in voornoemd advies 62.233/1/3 opgemerkt dat de ontworpen regeling, “in tegenstelling tot de regeling inzake de omzetting van de maaltijdcheques en de ecocheques, weliswaar niet [voorziet] in een volledige vrijstelling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen, maar (...) wel – zoals in de memorie van toelichting meermaals wordt bevestigd – in een regime dat aanzienlijk gunstiger is dan dat voor het gewone loon”.<sup>6</sup> Tot slot werd geconcludeerd dat ernstig kon worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kon worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling, waarbij de vragen rezen of dit doel niet kon worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhielden en of de doelstelling niet op een meer adequate – en duurzame – wijze kon worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.<sup>7</sup>

4.2. Het voorontwerp 64.113/1/V beoogt in hoofdzaak het toepassingsgebied van de regeling inzake de mobiliteitsvergoeding uit te breiden tot werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel voor in aanmerking komen op grond van het bedrijfswagenbeleid van de werkgever.

<sup>3</sup> Voetnoot in de geciteerde tekst: Bij artikel 172 van de Grondwet wordt de toepasselijkheid van de grondwettelijke regels van gelijkheid en van niet-discriminatie (artikelen 10 en 11 van de Grondwet) bevestigd in fiscale aangelegenheden. Deze bepaling is immers een precisering of een bijzondere toepassing van het in artikel 10 van de Grondwet algemeen geformuleerde gelijkheidsbeginsel.

<sup>4</sup> Adv.RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 30 maart 2018 “betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding”, *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 70-71.

<sup>5</sup> Vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. Zie bv.: GwH 17 juli 2014, nr. 107/2014, B.12; GwH 25 september 2014, nr. 141/2014, B.4.1; GwH 30 april 2015, nr. 50/2015, B.16; GwH 18 juni 2015, nr. 91/2015, B.5.1; GwH 16 juli 2015, nr. 104/2015, B.6; GwH 16 juni 2016, nr. 94/2016, B.3.

<sup>6</sup> Adv.RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017, *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 73.

<sup>7</sup> Adv.RvS 62.233/1/3 van 14 november 2017, *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 74-75.

que par l’article 172 de la Constitution<sup>3</sup>, en ce qui concerne plus spécifiquement le principe d’égalité en matière fiscale, [et] (...) en particulier si le mécanisme de conversion en projet ne crée pas une inégalité de traitement inconciliable avec les principes précités”<sup>4</sup>.

Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, une différence de traitement ne peut se concilier avec les principes constitutionnels d’égalité et de non-discrimination, que si cette différence repose sur un critère objectif et si elle est raisonnablement justifiée. L’existence d’une telle justification doit s’apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure visée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d’égalité et de non-discrimination est violé lorsqu’il n’existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé<sup>5</sup>.

Dans l’avis 62.233/1/3 précité, le Conseil d’État, section de législation, a observé à propos de l’allocation de mobilité que “si, contrairement au régime de la conversion des titres-repas et des éco-chèques, le dispositif en projet ne prévoit pas d’exonération totale du point de vue de la fiscalité et des cotisations de sécurité sociale, il prévoit néanmoins – ainsi qu’il est confirmé plusieurs fois dans l’exposé des motifs – un régime sensiblement plus favorable que celui de la rémunération ordinaire”<sup>6</sup>. Enfin, il concluait qu’il était fort douteux que l’on puisse démontrer l’existence d’un rapport raisonnable de proportionnalité entre les conséquences des moyens employés et le but visé par le dispositif, les questions se posant de savoir si cet objectif ne pouvait pas être atteint par des mesures alternatives qui n’impliquaient pas, ou pas dans la même mesure, une différence de traitement et si l’objectif ne pouvait pas être atteint d’une manière plus adéquate – et durable – qu’en proposant simplement un choix supplémentaire aux travailleurs et employeurs concernés<sup>7</sup>.

4.2. L’avant-projet 64.113/1/V a essentiellement pour objet d’étendre le champ d’application du régime relatif à l’allocation de mobilité aux travailleurs qui ne disposent pas d’une voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société de l’employeur.

<sup>3</sup> Note de bas de page de l’avis cité: L’article 172 de la Constitution confirme l’applicabilité des règles constitutionnelles d’égalité et de non-discrimination (articles 10 et 11 de la Constitution) en matière d’impôts. Cette disposition constitue en effet une précision ou une application particulière du principe général d’égalité formulé à l’article 10 de la Constitution.

<sup>4</sup> Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017 sur un avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018 “concernant l’instauration d’une allocation de mobilité”, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, pp. 70-71.

<sup>5</sup> Jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle. Voir par exemple C.C., 17 juillet 2014, n° 107/2014, B.12.; C.C., 25 septembre 2014, n° 141/2014, B.4.1.; C.C., 30 avril 2015, n° 50/2015, B.16.; C.C., 18 juin 2015, n° 91/2015, B.5.1.; C.C., 16 juillet 2015, n° 104/2015, B.6.; C.C., 16 juin 2016, n° 94/2016, B.3.

<sup>6</sup> Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, p. 73.

<sup>7</sup> Avis C.E. 62.233/1/3 du 14 novembre 2017, *Doc. parl.*, Chambre, 2017-18, n° 54-2838/1, pp. 74-75.

Voor deze categorie werknemers komt de mobiliteitsvergoeding in de plaats van de andere voordelen die zij ontvangen ter vervanging van een bedrijfswagen (zie ook randnummer 9).

Ten aanzien van deze categorie geldt onverkort de vaststelling dat de mobiliteitsvergoeding een "verschil in behandeling creëert tussen personen die zich in een vergelijkbare situatie bevinden, al naargelang zij al dan niet naast het vrij te besteden gewone loon kunnen beschikken over een eveneens vrij te besteden mobiliteitsvergoeding met evenwel een fiscaal- en sociaalrechtelijk gunstiger regime".

#### 4.3. Hieromtrent ondervraagd, verklaarde de gemachtigde:

"Omdat de Regering, naast de invoering van een mobiliteitsvergoeding, eveneens heeft beslist tot de invoering van een mobiliteitsbudget, is zij de mening toegedaan dat het toepassingsgebied van beide mobiliteitsoplossingen dient gelijk te lopen. Omdat het mobiliteitsbudget openstaat voor elke werknemer die een bedrijfswagen heeft of er recht op heeft, wordt het recht hebben op een bedrijfswagen eveneens opgenomen in de wet op de mobiliteitsvergoeding.

De argumentatie bij de wet op de mobiliteitsvergoeding, zoals hierboven aangehaald, kan hierbij grotendeels behouden blijven. In de praktijk zal een werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen maar er niet voor opteert, veelal een compensatie gekregen hebben, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan, waardoor hij zijn mobiliteitsvergoeding zelf zal dienen aan te wenden voor zijn mobiliteit.

Ook nu blijft het onderscheid tussen een werknemer met een mobiliteitsvergoeding en één zonder, m.a.w. gebaseerd op het feit dat er ook werknemers zijn met een bedrijfswagen en werknemers zonder. Het onderscheid blijft m.a.w. het gevolg van een bestaande praktijk en vindt niet zijn oorsprong in het voorliggende ontwerp.

Dat door de verruiming van dit toepassingsgebied naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak kunnen op maken, niet langer bedrijfswagens van de baan worden gehaald is correct maar anderzijds wordt wel vermeden dat er eerst bedrijfswagens worden toegekend, wat het aantal doet toenemen, om ze vervolgens om te zetten in een mobiliteitsvergoeding."

4.4. De afstemming op het toepassingsgebied van de regeling inzake het mobiliteitsbudget (voorontwerp 64.114/1/V) en het willen voorkomen dat er eerst gedurende ten minste 12 maanden een bedrijfswagen wordt toegekend om vervolgens in aanmerking te komen voor de mobiliteitsvergoeding<sup>8</sup> (of het mobiliteitsbudget<sup>9</sup>) zijn overwegingen die voortvloeien uit de keuzes die zijn gemaakt bij de conceptie van de betrokken regelingen, maar waarbij een direct verband ontbreekt met de aangehaalde doelstelling van maatschappelijk belang om het verschil in fiscale en sociale behandeling van volstrekt vergelijkbare vergoedingen in geld te verantwoorden.

<sup>8</sup> Artikel 5, § 2, eerste lid, 2°, van de wet van 30 maart 2018.

<sup>9</sup> Artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, van het voorontwerp 64.114/1/V.

Pour cette catégorie de travailleurs, l'allocation de mobilité se substitue aux autres avantages qu'ils reçoivent en remplacement d'une voiture de société (voir également l'observation 9).

Pour cette catégorie, la constatation que l'allocation de mobilité "crée une différence de traitement entre des personnes qui se trouvent dans une situation comparable, selon que, outre la rémunération ordinaire dont elles peuvent disposer librement, elles peuvent ou non disposer tout aussi librement d'une allocation de mobilité assortie toutefois d'un régime plus favorable du point de vue du droit fiscal et social", s'applique sans restriction.

#### 4.3. Interrogé à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit:

"Omdat de Regering, naast de invoering van een mobiliteitsvergoeding, eveneens heeft beslist tot de invoering van een mobiliteitsbudget, is zij de mening toegedaan dat het toepassingsgebied van beide mobiliteitsoplossingen dient gelijk te lopen. Omdat het mobiliteitsbudget openstaat voor elke werknemer die een bedrijfswagen heeft of er recht op heeft, wordt het recht hebben op een bedrijfswagen eveneens opgenomen in de wet op de mobiliteitsvergoeding.

De argumentatie bij de wet op de mobiliteitsvergoeding, zoals hierboven aangehaald, kan hierbij grotendeels behouden blijven. In de praktijk zal een werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen maar er niet voor opteert, veelal een compensatie gekregen hebben, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan, waardoor hij zijn mobiliteitsvergoeding zelf zal dienen aan te wenden voor zijn mobiliteit.

Ook nu blijft het onderscheid tussen een werknemer met een mobiliteitsvergoeding en één zonder, m.a.w. gebaseerd op het feit dat er ook werknemers zijn met een bedrijfswagen en werknemers zonder. Het onderscheid blijft m.a.w. het gevolg van een bestaande praktijk en vindt niet zijn oorsprong in het voorliggende ontwerp.

Dat door de verruiming van dit toepassingsgebied naar werknemers die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak kunnen op maken, niet langer bedrijfswagens van de baan worden gehaald is correct maar anderzijds wordt wel vermeden dat er eerst bedrijfswagens worden toegekend, wat het aantal doet toenemen, om ze vervolgens om te zetten in een mobiliteitsvergoeding."

4.4. L'alignement sur le champ d'application du dispositif relatif au budget mobilité (avant-projet 64.114/1/V) et la volonté d'éviter qu'une voiture de société soit d'abord octroyée pendant au moins 12 mois avant de pouvoir prétendre à l'allocation de mobilité<sup>8</sup> (ou au budget mobilité<sup>9</sup>) constituent des considérations découlant des choix opérés lors de la conception des régimes concernés, pour lesquels il manque toutefois un lien direct avec l'objectif précité d'intérêt social visant à justifier la différence de traitement au niveau fiscal et social d'indemnités comparables en tous points.

<sup>8</sup> Article 5, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, de la loi du 30 mars 2018.

<sup>9</sup> Article 5, § 3, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, de l'avant projet 64.114/1/V.



Dat geldt des te meer aangezien de gemachtigde aangeeft dat een werknemer die niet heeft geopteerd voor een bedrijfs-wagen “veelal een compensatie gekregen heeft, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan”. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding levert ten aanzien van deze groep werknemers geen vooruitgang op wat betreft de aangehaalde doelstellingen.

Het gegeven dat de verschillen die bestaan in de verloning van verschillende werknemers het gevolg zijn van “een bestaande praktijk” en niet van het voorliggende ontwerp, neemt niet weg dat de wetgever die een (fiscale, sociaalrechtelijke of andere) regeling tot stand brengt dat steeds moet doen met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel.

*b) Wat de doelstelling van het mobiliteitsbudget betreft*

5. Anders dan het geval was bij het voorontwerp dat de wet van 30 maart 2018 is geworden, bevat de memorie van toelichting bij het voorontwerp 64.114/1/V geen uiteenzetting omtrent de doelstellingen die met de ontworpen regeling worden nagestreefd.

De gemachtigde verklaarde dat de doelstelling van het mobiliteitsbudget goeddeels dezelfde zijn als deze van de mobiliteitsvergoeding:

“Met het mobiliteitsbudget beoogt de Regering, net zoals bij de mobiliteitsvergoeding, een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, is de Regering ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. Het doel is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit zij het dat deze, op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact zullen hebben op het milieu en de gezondheid.”

Het verdient aanbeveling deze uiteenzetting omtrent de beoogde doelstellingen op te nemen in de memorie van toelichting.

*c) Bijzondere aspecten van de regelingen*

6.1. In voornoemd advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, opgemerkt dat het voorontwerp een aantal bepalingen bevatte waardoor een verschil in behandeling wordt gecreëerd tussen bepaalde categorieën van personen:<sup>10</sup>

“4.4.1. Artikel 4, § 2, van het ontwerp bepaalt dat de werkgever de mobiliteitsvergoeding eerst kan invoeren dan nadat hij gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van de mobiliteitsvergoeding, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers.

Cette constatation est d’autant plus vraie que le délégué déclare qu’un travailleur qui n’a pas opté pour une voiture de société “veelal een compensatie gekregen heeft, onder welke vorm ook, zoals een abonnement op het openbaar vervoer of een fiets enz., die hij dan nu in ruil voor de mobiliteitsvergoeding allicht terug zal dienen af te staan”. L’octroi de l’allocation de mobilité ne constitue pas un progrès pour cette catégorie de travailleurs en ce qui concerne les objectifs précités.

La circonstance que les différences existant dans la rémunération de différents travailleurs sont la conséquence d’“une pratique existante” et non du projet à l’examen n’enlève rien au fait que l’employeur qui met en place un régime (fiscal, de droit social ou autre) doit tenir compte du principe d’égalité.

*b) En ce qui concerne le budget mobilité*

5. Contrairement à l’avant-projet devenu la loi du 30 mars 2018, l’exposé des motifs de l’avant-projet 64.114/1/V n’explicite pas les objectifs poursuivis par le dispositif en projet.

Le délégué a déclaré que les objectifs du budget mobilité sont en grande partie les mêmes que ceux de l’allocation de mobilité:

“Met het mobiliteitsbudget beoogt de Regering, net zoals bij de mobiliteitsvergoeding, een modal shift of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, is de Regering ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. Het doel is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit zij het dat deze, op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact zullen hebben op het milieu en de gezondheid”.

Il est recommandé d’inscrire dans l’exposé des motifs cette explication relative aux objectifs visés.

*c) Aspects particuliers des dispositifs*

6.1. Dans l’avis 62.233/1/3 précité du 14 novembre 2017, le Conseil d’État, section de législation, a observé que l’avant-projet comportait une série de dispositions créant une différence de traitement entre certaines catégories de personnes<sup>10</sup>:

“4.4.1. L’article 4, § 2, du projet dispose que l’employeur ne peut instaurer l’allocation de mobilité que s’il a déjà mis à la disposition d’un ou de plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période ininterrompue d’au moins 36 mois précédant immédiatement l’instauration de l’allocation de mobilité. Pour l’employeur qui est actif depuis

<sup>10</sup> Parl.St. Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 75-77.

<sup>10</sup> Doc. parl., Chambre, 2017-2018, n° 54-2838/1, pp. 75 et 77.

Voor de werkgever die minder dan 36 maanden actief is, volstaat het dat één of meerdere bedrijfswagens worden ter beschikking gesteld van één of meerdere werknemers op het ogenblik van de invoering van de mobiliteitsvergoeding (artikel 4, § 3).

4.4.2. Een vergelijkbare voorwaarde geldt voor de werknemer. Deze laatste kan op grond van artikel 5, § 2, van het ontwerp eerst een aanvraag indienen voor een mobiliteitsvergoeding indien hij (1°) op het ogenblik van de aanvraag minstens drie maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever en (2°) hij in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag minstens twaalf maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever. Daarbij wordt voorzien in een afwijkende regeling voor werknemers van een werkgever die minder dan 36 maanden actief is en voor werknemers die van werkgever veranderen en bij de vorige werkgever reeds beschikten over een mobiliteitsvergoeding of een bedrijfswagen (artikel 5, § 3).

4.4.3. Artikel 14 van het ontwerp bepaalt dat de toekenning van een bedrijfswagen die werd ingeruild voor de mobiliteitsvergoeding niet gekoppeld mag zijn geweest “aan een gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid”. Deze bepaling wordt in de memorie van toelichting omschreven als een “logische antimisbruikbepaling”. Daarbij wordt echter verduidelijkt dat het voorkomt “dat werkgevers een deel van het loon van de werknemers omzetten in een bedrijfswagen. De werknemers leveren dan een deel van hun loon in – bij overeenkomst – en krijgen een bedrijfswagen in ruil voor de werkgeverskost van het ingeleverde brutoloon (de zogenaamde ‘*salary sacrifice*’).” Bijgevolg kan het vervangen van een deel van het loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij door een bedrijfswagen, een aanvaarde vorm van loonoptimalisatie zijn, maar is het omzetten van een dergelijke bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet mogelijk. Die wagens dienen bijgevolg in het verkeer te blijven, terwijl de “enige doelstelling” van de mobiliteitsvergoeding er precies in bestaat om minder wagens in het verkeer te hebben.

4.4.4. De vraag rijst of de voornoemde verschillen in behandeling voldoen aan de voorwaarden inzake doelmatigheid, objectiviteit, pertinentie en evenredigheid om in overeenstemming te kunnen worden geacht met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel.

Het verdient aanbeveling om voor deze verschillen in behandeling een afdoende verantwoording op te nemen in de memorie van toelichting. Het louter omschrijven van een voorwaarde of regel als een “antimisbruikbepaling” biedt weliswaar enige duiding, maar vormt op zich geen afdoende verantwoording in het licht van het gelijkheidsbeginsel.”

6.2. De ontworpen regeling inzake het mobiliteitsbudget bevat identieke of gelijkaardige bepalingen als het ontwerp waarop advies 62.233/1/3 van 14 november 2017 betrekking had.

moins de 36 mois, il suffit qu’une ou plusieurs voitures de société soient mises à la disposition d’un ou de plusieurs travailleurs au moment de l’instauration de l’allocation de mobilité (article 4, § 3).

4.4.2. Une condition comparable s’applique au travailleur. L’article 5, § 2, du projet ne permet à ce dernier d’introduire une demande d’allocation de mobilité que si (1°) au moment de la demande, il dispose auprès de l’employeur actuel d’une voiture de société depuis au moins trois mois sans interruption et (2) durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d’une voiture de société pendant au moins douze mois auprès de l’employeur actuel. Un régime dérogatoire est en outre prévu pour les travailleurs occupés par un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois et pour les travailleurs qui changent d’employeur et qui bénéficiaient déjà d’une allocation de mobilité ou d’une voiture de société auprès du précédent employeur (article 5, § 3).

4.4.3. L’article 14 du projet prévoit que l’attribution d’une voiture de société échangée contre l’allocation de mobilité ne peut pas être liée “à un remplacement ou une conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, pris en considération ou non pour la sécurité sociale”. Selon l’exposé des motifs, il s’agit d’une “disposition anti-abus logique”. À ce propos, il est toutefois précisé qu’il arrive “que des employeurs transforment une partie de la rémunération des travailleurs en une voiture de société. Les travailleurs rendent donc une partie de leur rémunération – par contrat – et reçoivent en échange une voiture de société pour la dépense de l’employeur du salaire brut (*‘salary sacrifice’*)”. Par conséquent, le remplacement d’une partie de la rémunération, des primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci par une voiture de société peut constituer une forme admise d’optimisation salariale, mais la conversion d’une telle voiture de société en une allocation de mobilité n’est pas possible. Ces voitures doivent dès lors rester en circulation, alors que l’“unique objectif” de l’allocation de mobilité est précisément de réduire le nombre de voitures en circulation.

4.4.4. La question se pose de savoir si les différences de traitement précitées satisfont aux conditions d’efficacité, d’objectivité, de pertinence et de proportionnalité pour pouvoir être réputées conformes au principe constitutionnel d’égalité.

Il est recommandé de justifier adéquatement ces différences de traitement dans l’exposé des motifs. La simple qualification d’une condition ou d’une règle comme “disposition anti-abus” apporte certes un certain éclairage, mais ne constitue pas en soi une justification adéquate au regard du principe d’égalité.”

6.2. Le dispositif en projet relatif au budget mobilité comporte des dispositions identiques ou analogues au projet sur lequel portait l’avis 62.233/1/3 du 14 novembre 2017.



6.3. Wat de voorwaarden in hoofde van de werknemer betreft, staat het mobiliteitsbudget daarentegen ook open voor werknemers zonder bedrijfswagen, maar die er wel voor in aanmerking komen op grond van het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid.<sup>11</sup> De regeling inzake de mobiliteitsvergoeding wordt in gelijkaardige zin aangepast.<sup>12</sup> Daarbij worden enkele bijkomende verschillen in behandeling gecreëerd.

Zo bepaalt artikel 5, § 3, van de wet van 30 maart 2018 dat bij de indiensttreding van een werknemer de voorwaarden inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer reeds over een bedrijfswagen moet beschikken, zoals bepaald in paragraaf 2 van dat artikel, niet gelden in de volgende gevallen:

“1° indien hij bij zijn vorige werkgever reeds de mobiliteitsvergoeding had verkregen. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om deze mobiliteitsvergoeding verder te zetten;

2° indien hij bij zijn vorige werkgever in de loop van 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag reeds 12 maanden over een bedrijfswagen heeft beschikt en minstens drie maanden ononderbroken onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval aan de nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na indiensttreding een aanvraag richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen. De periode van 36 maanden bedoeld in § 2, 2°, is niet van toepassing wanneer de vorige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3;

3° indien hij bij zijn vorige werkgever over een bedrijfswagen heeft beschikt tijdens een periode van minder dan 12 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de uitdiensttreding. Hij kan in dat geval, na kennisgeving aan zijn nieuwe werkgever uiterlijk tot 1 maand na de indiensttreding, deze periode bij de nieuwe werkgever verderzetten en vervolledigen, waarna hij aan de nieuwe werkgever een aanvraag kan richten om de mobiliteitsvergoeding te bekomen”.

Deze bepaling wordt door het voorontwerp 64.113/1/V niet gewijzigd. De regeling die in wet van 30 maart 2018 wordt ingevoegd met betrekking tot de werknemer zonder bedrijfswagen die wel voor een bedrijfswagen in aanmerking komt, bevat echter geen vergelijkbare voorwaarden bij de aanwerving van een werknemer.

Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, zijn de voorwaarden vervat in artikel 5, § 3 en 4, van het voorontwerp 64.114/1/V hoe dan ook niet van toepassing bij de aanwerving van een werknemer. Bijgevolg gelden er voor deze categorie werknemers geen voorwaarden inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer bij een vorige werkgever over een bedrijfswagen moest beschikken of ervoor in aanmerking moest komen.

6.4. Ook uit de toelichting van de gemachtigde over de draagwijdte van diverse bepalingen van de ontwerpen volgt dat bepaalde, vergelijkbare categorieën op verschillende wijze behandeld dreigen te worden. Dat geldt met name voor

<sup>11</sup> Artikel 5, § 3, van het voorontwerp 64.114/1/V.

<sup>12</sup> Artikel 3 van het voorontwerp 64.113/1/V.

6.3. En ce qui concerne les conditions relatives au travailleur, le budget mobilité est par contre également possible pour les travailleurs qui n'ont pas de voiture de société mais qui peuvent y prétendre sur la base de la politique relative aux voitures de société en vigueur auprès de l'employeur<sup>11</sup>. Le dispositif relatif à l'allocation de mobilité est adapté dans le même sens<sup>12</sup>, créant ainsi quelques différences de traitement supplémentaires.

Ainsi, l'article 5, § 3, de la loi du 30 mars 2018 dispose que lors de l'entrée en service d'un travailleur, les conditions relatives au délai fixé au paragraphe 2 de cet article et dans lequel le travailleur doit déjà disposer d'une voiture de société, ne s'appliquent pas dans les cas suivants:

“1° lorsqu'il bénéficiait déjà de l'allocation de mobilité auprès de son précédent employeur. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard 1 mois après son entrée en service, une demande pour poursuivre cette allocation de mobilité;

2° lorsqu'il a déjà disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant 12 mois au cours des 36 mois précédant la demande, dont au moins trois mois consécutifs précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas adresser au nouvel employeur, au plus tard un mois après son entrée en service, une demande pour obtenir l'allocation de mobilité. La période de 36 mois visée au § 2, 2°, n'est pas applicable lorsque le précédent employeur est un employeur visé à l'article 4, § 3;

3° lorsqu'il a disposé auprès de son précédent employeur d'une voiture de société pendant une période inférieure à 12 mois précédant immédiatement la cessation de fonction. Il peut dans ce cas, après en avoir informé son nouvel employeur au plus tard un mois après son entrée en service, poursuivre et compléter cette période auprès du nouvel employeur, après quoi il peut adresser une demande au nouvel employeur pour obtenir l'allocation de mobilité”.

Cette disposition n'est pas modifiée par l'avant-projet 64.113/1/V. Les règles insérées dans la loi du 30 mars 2018 à l'égard du travailleur n'ayant pas de voiture de société mais qui entre bel et bien en ligne de compte pour en bénéficier, ne comportent cependant pas de conditions comparables lors du recrutement d'un travailleur.

Toujours est-il qu'en ce qui concerne l'allocation de mobilité, les conditions prévues par l'article 5, § 3 et 4, de l'avant-projet 64.114/1/V ne s'appliquent pas au recrutement d'un travailleur. Par conséquent, aucune condition relative au délai durant lequel le travailleur devait disposer d'une voiture de société auprès d'un employeur précédent ou devait pouvoir y prétendre, ne s'applique à l'égard de cette catégorie de travailleurs.

6.4. Il résulte également des explications fournies par le délégué concernant la portée de diverses dispositions des projets que certaines catégories comparables risquent d'être traitées différemment. Cette différenciation vaut en particulier

<sup>11</sup> Article 5, § 3, de l'avant-projet 64.114/1/V.

<sup>12</sup> Article 3 de l'avant-projet 64.113/1/V.

werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen op grond van enerzijds hun functiecategorie of anderzijds een ander criterium (zie randnummer 9.3) en voor werknemers die in ruil voor een bedrijfswagen gewoon loon ontvangen waarbij er enerzijds een bepaling in de individuele arbeidsovereenkomst is opgenomen omtrent de omvang van die som en anderzijds de individuele arbeidsovereenkomst dat gedeelte van het loon niet uitdrukkelijk onderscheidt van de rest van het loon.

6.5. Daarnaast bevat het voorontwerp 64.114/1/V een reeks bijkomende voorwaarden (en bijgevolg: onderscheiden) in het kader van de bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget. Zo worden criteria vastgesteld voor een “milieuvriendelijke bedrijfswagen” en worden (bepaalde) huisvestingskosten voor een woonplaats binnen een straal van vijf kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelijkgesteld met “duurzame vervoermiddelen” en de huisvestingskosten voor een woonplaats buiten die zone niet.<sup>13</sup>

#### d) Conclusie

7. Uit al hetgeen voorafgaat, dient te worden opgemerkt dat zowel het algemene opzet van de ontworpen regelingen als bepaalde aspecten van de concrete uitwerking ervan vragen oproepen in het licht van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie. Tenzij voor de uit de ontworpen regeling voortvloeiende onderscheiden behandelingen een deugdelijke verantwoording te geven valt, die dan het best in de memorie van toelichting wordt opgenomen, dienen gelijke situaties gelijk en ongelijke situaties ongelijk te worden behandeld.

De problemen die zijn vastgesteld met betrekking tot het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, lijken minstens ten dele te volgen uit het gegeven dat bedrijfswagens genieten van een gunstig regime, dat het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, en dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget een aantrekkelijk alternatief moeten bieden voor bedrijfswagens. Wat de mobiliteitsvergoeding betreft, werd daarbij tevens de doelstelling geuit dat de regeling voor de overheid budget-neutraal zou zijn.<sup>14</sup>

Het maken van beleidskeuzes met het oog op het bereiken van de betrokken doelstellingen<sup>15</sup> komt toe aan de wetgever en niet aan de Raad van State. Bovendien maakt de regeling inzake bedrijfswagens als dusdanig niet het voorwerp uit van de voorliggende ontwerpen. Dat neemt evenwel niet weg dat de wetgever erover dient te waken dat de geldende wetgeving, in haar geheel, steeds verenigbaar is met het beginsel van

pour les travailleurs qui ont droit à une voiture de société sur la base, soit, de leur catégorie de fonction, soit, d'un autre critère (voir le point 9.3) ainsi que pour les travailleurs qui reçoivent simplement, en échange d'une voiture de société, une rémunération à partir du moment où une disposition a été insérée dans le contrat de travail individuel indiquant le montant de cette somme mais où il n'est pas clairement établi, dans ce même contrat, quel montant correspond à cette partie de la rémunération et quel montant correspond au reste de celle-ci.

6.5. De surcroît, l'avant-projet 64.114/1/V comporte toute une série de conditions supplémentaires (et, partant, distinctes) dans le cadre des possibilités d'utilisation du budget mobilité. Ainsi, des critères sont fixés pour une “voiture de société respectueuse de l'environnement” et les frais (certains) frais de logement pour un domicile établi dans un rayon de cinq kilomètres du lieu habituel de travail sont assimilés à des “moyens de transport durables” tandis que les frais de logement pour un domicile établi en dehors de cette zone ne le sont pas<sup>13</sup>.

#### d) Conclusion

7. Il convient de relever de ce qui précède que, tant l'économie générale des dispositifs en projet, que certains aspects de leur mise en œuvre concrète soulèvent des questions au regard des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination. À moins que les différences de traitement qui découlent du régime en projet puissent être adéquatement justifiées, ce qu'il serait alors préférable de mentionner dans l'exposé des motifs, il faut appliquer un même traitement à des situations identiques et un traitement différent à des situations qui ne le sont pas.

Les problèmes qui ont été constatés en ce qui concerne le principe d'égalité et de non-discrimination, semblent découler, au moins partiellement, de la circonstance que des voitures de société bénéficient d'un régime favorable, que le statut avantageux existant pour les voitures de société est maintenu tel quel et que l'allocation de mobilité et le budget mobilité doivent procurer une solution attrayante aux voitures de société. En ce qui concerne l'allocation de mobilité, l'objectif également exprimé dans ce cadre est de faire en sorte que le dispositif soit neutre du point de vue budgétaire pour l'autorité<sup>14</sup>.

C'est au législateur et non au Conseil d'État qu'il appartient de faire des choix politiques en vue d'atteindre les objectifs concernés<sup>15</sup>. En outre, la réglementation relative aux voitures de société ne fait pas en soi l'objet des présents projets. Il n'en demeure toutefois pas moins que le législateur doit veiller à ce que la législation en vigueur se concilie toujours et en tous points avec le principe d'égalité de traitement et

<sup>13</sup> Deze mogelijkheid om het budget in te zetten voor huur- of intrestkosten aan de woning binnen een straal van vijf kilometer, doet naast eventuele gelijke-behandelingsvragen (met name waarom vijf kilometer en waarom enkel huur-/intrestkosten) ook nog, daargelaten de eventuele praktische vragen, de vraag rijzen wat de gevolgen zijn voor deze bestedingsmogelijkheid van verhuizingen of wisselende arbeidsplaatsen.

<sup>14</sup> *Parl. St.* Kamer 2017-18, nr. 54-2838/1, 37.

<sup>15</sup> Zie o.m. randnummer 5.

<sup>13</sup> Indépendamment de possibles questions pratiques et outre d'éventuels problèmes d'égalité de traitement (en l'occurrence, pourquoi cinq kilomètres et pourquoi uniquement des frais de location/charges d'intérêt), cette possibilité de consacrer le budget aux frais de location ou aux charges d'intérêt du logement situé dans un rayon de cinq kilomètres, soulève encore en sus la question des répercussions de déménagements ou de changements de lieux de travail sur cette faculté d'utilisation du budget mobilité.

<sup>14</sup> *Doc. parl.*, Chambre, 2017-2018, n° 54/2838/1, p. 37.

<sup>15</sup> Voir entre autres le point 5.

gelijke behandeling en niet-discriminatie. De verenigbaarheid met deze beginselen moet mede worden beoordeeld aan de hand van gewijzigde omstandigheden.<sup>16</sup>

## B. OVERIGE ALGEMENE OPMERKINGEN

8. De hiernavolgende opmerking dient gelezen te worden onder voorbehoud van hetgeen reeds werd opgemerkt omtrent het beginsel van gelijke behandeling en niet-discriminatie.

9. De mogelijkheid om de mobiliteitsvergoeding of het mobiliteitsbudget toe te kennen aan een werknemer zonder bedrijfswagen die wel voor een bedrijfswagen in aanmerking komt, geeft aanleiding tot enkele vragen.

9.1. Het ontworpen artikel 4, § 5, van de wet van 30 maart 2018 (artikel 2 van het voorontwerp 64.113/1/V) en artikel 4, § 5, van het voorontwerp 64.114/1/V bepalen dat “in aanmerking [komen] voor een bedrijfswagen: werknemers die bij aanwerving, na een bevordering, of bij functieverandering, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet”. Artikel 3, § 2, 4°, van het voorontwerp 64.114/1/V definieert het bedrijfswagenbeleid als “de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen”.<sup>17</sup>

Gevraagd waaruit het “geldende bedrijfswagenbeleid” kan blijken, antwoordde de gemachtigde:

“Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de *car policy* en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten.”

9.2. Omtrent de hypothese waarin het bedrijfswagenbeleid niet voorziet in een bedrijfswagen op basis van “functiecategorie” (zoals vermeld in artikel 4, § 5, van de ontworpen regelingen) maar de werkgever op basis van andere criteria<sup>18</sup> een bedrijfswagen toekent verklaarde de gemachtigde:

“In dat geval gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsvergoeding.”

9.3. Gevraagd wat de werknemer moet (of kan) inruilen voor een mobiliteitsvergoeding of een mobiliteitsbudget indien

<sup>16</sup> GwH 21 januari 1998, nr. 5/1998, B.7; GwH 20 mei 1998, nr. 53/98, B.6-B.7.2.

<sup>17</sup> De wet van 30 maart 2018 bevat geen dergelijke definitie en het ontwerp 64 113 voorziet niet in de invoering ervan.

<sup>18</sup> Men zou kunnen denken aan de afstand van het woon-werkverkeer, anciënniteit, de locatie van de klanten waarvoor de betrokken werknemer verantwoordelijk is, ...

de non-discrimination. La conciliation avec ces principes doit notamment s'apprécier au regard des circonstances modifiées<sup>16</sup>.

## B. AUTRES OBSERVATIONS GÉNÉRALES

8. C'est sous la réserve des considérations qui ont été exposées à propos du principe d'égalité de traitement et de non-discrimination qu'on prendra connaissance de l'observation qui suit.

9. La possibilité d'octroyer l'allocation de mobilité ou le budget mobilité à un travailleur sans voiture de société mais qui entre en ligne de compte pour en bénéficier, soulève quelques questions.

9.1. L'article 4, § 5, en projet, de la loi du 30 mars 2018 (article 2 de l'avant-projet 64.113/1/V) et l'article 4, § 5, de l'avant-projet 64.114/1/V prévoient que “[s]ont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui, à la suite d'un engagement, d'une promotion, d'un changement de fonction, 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”. L'article 3, § 2, 4°, de l'avant-projet 64.114/1/V définit la politique relative aux voitures de société comme “les règles fixées par l'employeur qui régissent les conditions d'octroi et d'utilisation de la voiture de société”.<sup>17</sup>

Interrogé quant au fait de savoir quels documents peuvent attester de la “politique relative aux voitures de société en vigueur”, le délégué a répondu:

“*Het geldende bedrijfswagenbeleid van een onderneming kan blijken o.m. uit de functieomschrijvingen en dito loonvoorwaarden bij vacatures, het algemeen van toepassing zijnde HR beleid in de onderneming, de car policy en desgevallend de individuele arbeidsovereenkomsten.*”

9.2. Quant à l'hypothèse dans laquelle la politique relative aux voitures de société ne prévoit pas d'accorder un véhicule sur la base d'une “catégorie de fonction” (notion figurant à l'article 4, § 5, des dispositifs en projet) mais où l'employeur en accorde un sur la base d'autres critères<sup>18</sup>, le délégué a déclaré:

“*In dat geval gaat het om individueel toegekende bedrijfswagens en geeft een bepaalde functie op zich geen recht op een bedrijfswagen en desgevallend dus ook niet op een mobiliteitsvergoeding.*”

9.3. Interrogé quant à la question de savoir ce que doit (ou peut) restituer le travailleur en vue d'obtenir une allocation

<sup>16</sup> C.C., 21 janvier 1998, n° 5/1998, B.7; C.C., 20 mai 1998, n° 53/98, B.6-B.7.2.

<sup>17</sup> La loi du 30 mars 2018 ne comporte pas une telle définition et le projet 64 113 ne prévoit pas d'insérer celle-ci.

<sup>18</sup> On pourrait penser à la distance entre le domicile et le lieu de travail, à l'ancienneté, au lieu où se situent les clients dont le travailleur concerné est responsable, ...

hij niet over een bedrijfswagen beschikt en hoe de waarde hiervan wordt begrensd, antwoordde de gemachtigde:

“Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij leaseformules) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.

In al deze gevallen zal de mobiliteitsvergoeding berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een leasebudget per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.

Het is niet zo dat een deel van het loon kan worden geherkwalificeerd: artikel 14, zoals gewijzigd door art 6 van het ontwerp [64 113], blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsvergoeding mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon: wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen.”

Wat dit laatste aspect betreft, bevestigde de gemachtigde dat, indien er als alternatief voor een bedrijfswagen gewoon loon wordt toegekend, dat gedeelte van het loon wel degelijk kan worden omgezet in een mobiliteitsvergoeding of een mobiliteitsbudget:

“Dat is correct, zij het dat dergelijke omzetting alleen mogelijk is als de toekenning van extra loon als alternatief voor de bedrijfswagen, blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst, zoals *in fine* bepaald in artikel 14 zoals gewijzigd door artikel 6 van ontwerp 64 113 en in artikel 15 voor wat betreft het mobiliteitsbudget.”

9.4. Er dient te worden opgemerkt dat, daar gelaten de eventuele vragen die deze antwoorden opwerpen in het licht van het gelijkheidsbeginsel (zie randnummer 6.4), het zinvol lijkt om een en ander te verduidelijken in de tekst van de ontworpen regelingen zelf of minstens in de memories van toelichting bij de voorontwerpen.

### C. BIJZONDERE OPMERKINGEN

Voorontwerp 64.113/1/V

#### Artikel 3

10. Het ontworpen artikel 5, § 3/1, derde lid, van de wet van 30 maart 2018 bepaalt dat het eerste lid (dat voorwaarden bevat inzake de termijn gedurende dewelke de werknemer reeds in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen) niet van toepassing is “in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor de inwerkingtreding van deze wet”.

de mobilité ou un budget mobilité s’il ne dispose pas d’une voiture de société et comment est plafonnée la valeur de cette allocation ou de ce budget, le délégué a répondu:

“*Er zijn diverse mogelijkheden wat dat betreft: ofwel krijgt de werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen, daarvoor een bepaald budget per maand (gebruikelijk bij leaseformules) of op jaarbasis (bij aankoop) ofwel kan de werknemer kiezen uit bepaalde types bedrijfswagens waarvan de lijst door de werkgever werd samengesteld.*

*In al deze gevallen zal de mobiliteitsvergoeding berekend worden op de bedrijfswagen die de werknemer zou hebben gekozen: krijgt hij een leasebudget per maand, dan zal hij daarvoor m.a.w. een fictieve bedrijfswagen dienen te selecteren die hij dan vervolgens niet neemt. Idem dito in geval hem een aankoopbedrag wordt vooropgesteld en/of een welbepaalde auto.*

*Het is niet zo dat een deel van het loon kan worden geherkwalificeerd: artikel 14, zoals gewijzigd door art 6 van het ontwerp [64 113], blijft immers principieel van kracht. De toekenning van een mobiliteitsvergoeding mag niet gepaard gaan met een inlevering van loon: wat wel wordt voorzien is dat er terug afstand wordt gedaan van de compensatie die werd verkregen voor het niet opnemen van de bedrijfswagen”.*

En ce qui concerne ce dernier aspect, le délégué a confirmé que, si une simple rémunération est accordée en contrepartie d’une voiture de société, cette partie de la rémunération peut effectivement être convertie en une allocation de mobilité ou un budget mobilité:

“*Dat is correct, zij het dat dergelijke omzetting alleen mogelijk is als de toekenning van extra loon als alternatief voor de bedrijfswagen, blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst, zoals in fine bepaald in artikel 14 zoals gewijzigd door artikel 6 van ontwerp 64 113 en in artikel 15 voor wat betreft het mobiliteitsbudget”.*

9.4. Il y a lieu d’observer qu’il semble opportun, abstraction faite d’éventuelles questions que suscitent, au regard du principe d’égalité (voir le point 6.4), ces réponses, de préciser tous ces points dans le texte même des dispositifs en projet ou, à tout le moins, dans les exposés des motifs des avant-projets.

### C. OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Avant-projet 64.113/1/V

#### Article 3

10. L’article 5, § 3/1, alinéa 3, en projet, de la loi du 30 mars 2018 dispose que l’alinéa 1<sup>er</sup> (qui comporte des conditions en ce qui concerne le délai durant lequel le travailleur entrait déjà en ligne de compte pour bénéficier d’une voiture de société) ne s’applique pas “en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant l’entrée en vigueur de la présente loi”.



De gemachtigde verklaarde hieromtrent:

“De bedoeling van deze maatregel is te vermijden dat zodra het ontwerp van kracht wordt, alle werknemers die reeds in dienst zijn, ineens een zgn. bevordering of functiewijziging bekomen, om vervolgens in aanmerking te komen. Wel werd geoordeeld dat effectieve bevorderingen of functiewijzigingen, die reeds zijn ingegaan voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, niet dienen uitgesloten te worden: de waarschijnlijkheid dat het gaat om een papieren promotie, werd in die gevallen m.a.w. verwaarloosbaar geacht.”

De betrokken bepaling wordt door het voorontwerp ingevoegd in de wet van 30 maart 2018, die reeds met ingang van 1 januari 2018 in werking is getreden.

Hierop gewezen, stelde de gemachtigde voor om de betrokken bepaling derwijze aan te passen dat er sprake is van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor 1 oktober 2018.

Deze suggestie van de gemachtigde kan worden bijgetreden.

Voorontwerp 64.114/1/V

Opschrift

11. Rekening houdende met de aanbevelingen inzake wetgevingstechniek<sup>19</sup> is een correcter opschrift “wet tot wijziging van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 wat de mobiliteitsvergoeding betreft en van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van de mobiliteitsvergoeding” (of “wet tot wijziging, wat de mobiliteitsvergoeding betreft, van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992 en de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding”).

### Artikel 3

12. In artikel 3, § 1, 3°, b), 2), van het voorontwerp wordt een uitzondering op de vereiste inzake emissienormen gemaakt voor “einde reeksen”.

Gevraagd wat onder dat begrip moet worden verstaan, antwoordde de gemachtigde:

“Met “einde reeksen” worden auto's en of modellen bedoeld welke niet meer worden geproduceerd maar die zich wel nog in de voorraad bevinden van de verkopers en distributeurs.”

Dit dient bij voorkeur uit de tekst van het voorontwerp zelf, of minstens uit de memorie van toelichting te blijken.

<sup>19</sup> *Beginnelsen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, aanbeveling nr. 14 en formules F 1-2-2 en 1-2-3, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State ([www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be)).

Le délégué a déclaré à ce sujet:

“De bedoeling van deze maatregel is te vermijden dat zodra het ontwerp van kracht wordt, alle werknemers die reeds in dienst zijn, ineens een zgn. bevordering of functiewijziging bekomen, om vervolgens in aanmerking te komen. Wel werd geoordeeld dat effectieve bevorderingen of functiewijzigingen, die reeds zijn ingegaan voor de inwerkingtreding van dit ontwerp, niet dienen uitgesloten te worden: de waarschijnlijkheid dat het gaat om een papieren promotie, werd in die gevallen m.a.w. verwaarloosbaar geacht”.

L'avant-projet insère la disposition concernée dans la loi du 30 mars 2018 qui est déjà entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Son attention ayant été attirée sur ce point, le délégué a proposé d'adapter la disposition concernée pour qu'il soit question d'une promotion ou d'un changement de fonction ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> octobre 2018.

On peut se rallier à cette suggestion du délégué.

Avant-projet 64.114/1/V

Intitulé

11. Compte tenu des recommandations en matière de légistique<sup>19</sup>, il serait plus exact de libeller l'intitulé “loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne l'allocation de mobilité et modifiant la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité” (ou “loi modifiant, en ce qui concerne l'allocation de mobilité, le Code des impôts sur les revenus 1992 et la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité”).

### Article 3

12. L'article 3, § 1<sup>er</sup>, 3°, b), 2), de l'avant-projet, prévoit une exception aux exigences relatives aux normes d'émission pour les “fins de série”.

Interrogé à propos de la portée de cette notion, le délégué a répondu:

“Met “einde reeksen” worden auto's en of modellen bedoeld welke niet meer worden geproduceerd maar die zich wel nog in de voorraad bevinden van de verkopers en distributeurs”.

Cette précision résultera de préférence du texte de l'avant-projet lui-même ou, à tout le moins, de l'exposé des motifs.

<sup>19</sup> *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, recommandation n° 14 et formules F 1-2-2 et 1-2-3, à consulter sur le site internet du Conseil d'État ([www.raadvst-consetat.be](http://www.raadvst-consetat.be)).

De gemachtigde verantwoordde de uitzondering voor einde reeksen als volgt:

“Zonder deze uitzondering bestaat het risico dat veel concessiehouders, op het moment dat de emissienorm verstrengt, hun stockwagens niet langer verkocht krijgen.”

Er dient te worden opgemerkt dat het niet vanzelfsprekend is dat deze uitzondering, in het licht van de door het voorontwerp beoogde doelstellingen, als zijnde pertinent kan worden beschouwd.<sup>20</sup>

*De griffier,*

Greet VERBERCKMOES

*De voorzitter,*

Chantal BAMPS

Le délégué a justifié l'exception pour les fins de série comme suit:

*“Zonder deze uitzondering bestaat het risico dat veel concessiehouders, op het moment dat de emissienorm verstrengt, hun stockwagens niet langer verkocht krijgen”.*

Il convient de noter qu'il ne tombe pas sous le sens de pouvoir considérer cette exception comme pertinente au regard des objectifs poursuivis par l'avant-projet<sup>20</sup>.

*Le greffier,*

Greet VERBERCKMOES

*Le président,*

Chantal BAMPS

<sup>20</sup> Zie randnummer 5.

<sup>20</sup> Voir le point 5.



**WETSONTWERP**

FILIP,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

op de voordracht van de minister van Werk, van de minister van Sociale Zaken, van de minister van Financiën, van de minister van Mobiliteit en van de minister van KMO's,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Werk, de minister van Sociale Zaken, de minister van Financiën, de minister van Mobiliteit en de minister van KMO's zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

**HOOFDSTUK I****INLEIDENDE BEPALING****Artikel 1**

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

**HOOFDSTUK II****ALGEMENE BEPALINGEN****Afdeling 1***Toepassingsgebied***Art. 2**

Deze wet is van toepassing op werkgevers en werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld:

1° met werknemers: personen die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst arbeid verrichten in de overheidssector alsook alle andere personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een ander persoon;

**PROJET DE LOI**

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

sur la proposition du ministre de l'Emploi, de la ministre des Affaires sociales, du ministre des Finances, du ministre de la Mobilité et du ministre des PME,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Emploi, la ministre des Affaires sociales, le ministre des Finances, le ministre de la Mobilité et le ministre des PME sont chargés de présenter, en notre nom, à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit:

**CHAPITRE I****DISPOSITION INTRODUCTIVE****Article 1<sup>er</sup>**

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

**CHAPITRE II****DISPOSITIONS GENERALES****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 fournissent des prestations de travail dans le secteur public ainsi que toutes les autres personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne;

2° met werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.

## Afdeling 2

### Definities

#### Art. 3

§ 1. Voor de toepassing van deze wet moet worden verstaan onder:

1° bedrijfswagen: het in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 gedefinieerde voertuig, dat door de werkgever, rechtstreeks of onrechtstreeks, al dan niet kosteloos, aan de werknemer ter beschikking wordt gesteld voor persoonlijk gebruik.

Wordt geacht ter beschikking te zijn gesteld voor persoonlijk gebruik, elk voertuig zoals gedefinieerd in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, dat op naam van de werkgever is ingeschreven of het voorwerp uitmaakt van een op naam van de werkgever gesloten huur- of leasingovereenkomst of van gelijk welke andere gebruiksovereenkomst, dat voor andere dan loutere beroepsdoeleinden wordt gebruikt en waarvoor in hoofde van de werknemer een voordeel van alle aard wordt bepaald overeenkomstig artikel 36 van hetzelfde Wetboek en waarvoor door de werkgever een solidariteitsbijdrage verschuldigd is overeenkomstig artikel 38, § 3<sup>quater</sup>, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid van werknemers;

2° mobiliteitsbudget: het bedrag, berekend overeenkomstig artikel 12, dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever ter compensatie van het feit dat hij afziet van de bedrijfswagen waarover hij beschikte of waarop hij aanspraak kon maken, en waarop de fiscale, sociaal-rechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn zoals door deze wet bepaald;

3° milieuvriendelijke bedrijfswagen:

a) een elektrische wagen;

b) een wagen die beantwoordt aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

1) de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het betreffende voertuig moet minder dan of gelijk zijn aan 95 g per kilometer;

2) de aan te merken emissienorm voor luchtverontreinigende stoffen van het betrokken voertuig, moet ten

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

## Section 2

### Définitions

#### Art. 3

§ 1<sup>er</sup>. Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par:

1° voiture de société: le véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, mis par l'employeur, directement ou indirectement, gratuitement ou non, à disposition du travailleur pour utilisation personnelle.

Est considéré mis à disposition pour l'utilisation personnelle, tout véhicule tel que défini à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, immatriculé au nom de l'employeur ou qui fait l'objet d'un contrat de location, de leasing ou de tout autre contrat d'utilisation similaire conclu au nom de l'employeur, utilisé pour des finalités autres qu'exclusivement professionnelles, et pour lequel un avantage de toute nature est déterminé conformément à l'article 36 du même Code dans le chef du travailleur, et une cotisation de solidarité est due par l'employeur conformément à l'article 38, § 3<sup>quater</sup>, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés;

2° budget mobilité: le montant, calculé conformément à l'article 12, que le travailleur reçoit de son employeur pour compenser le fait qu'il renonce à la voiture de société qu'il disposait ou à laquelle il pouvait prétendre et sur lequel les règles fiscales, sociales et du droit du travail sont applicables telles que déterminées par la présente loi;

3° voiture respectueuse de l'environnement:

a) une voiture électrique;

b) une voiture répondant aux conditions cumulatives suivantes:

1) la valeur des émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture considérée doit être inférieure ou égale à 95 grammes par kilomètre;

2) la norme d'émissions de polluants atmosphériques de la voiture à considérer doit correspondre au minimum

minste overeenstemmen met de geldende norm voor nieuwe voertuigen, met uitzondering van einde reeksen, op het ogenblik van het verzoek om toepassing van de onderhavige wet door de betrokken werknemer, of met een latere norm;

3) in het geval van een oplaadbaar hybride voertuig mag de elektrische batterij geen energiecapaciteit hebben van minder dan 0,5 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht;

4) in het voorkomende geval, is de waarde bedoeld in 1), 2) en 3) ten minstens gelijk aan die van het voertuig waarover de werknemer beschikte;

4° het loonsysteem van de werkgever: het geheel van bezoldigingen, premies en voordelen, waaronder de bedrijfswagen, die door de werkgever als tegenprestatie voor arbeid toegekend wordt;

5° bedrijfswagenbeleid: de door de werkgever vastgelegde voorschriften die de voorwaarden van toekenning en gebruik van de bedrijfswagen regelen;

6° gebruik voor beroepsdoeleinden: het gebruik van de bedrijfswagen om de overeengekomen arbeid uit te voeren, met uitsluiting van de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling en de zuivere privé verplaatsingen;

7° verplaatsingsvergoeding: het bedrag dat de werkgever aan de werknemer betaalt of toekent om de kosten van zijn verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling te vergoeden;

8° duurzame vervoermiddelen:

*a) zachte mobiliteit (aankoop, huur, leasing, onderhoud en verplichte uitrusting)*

— rijwielen, voortbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen en bromfietsen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

— motorfietsen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, met dien verstande dat deze enkel in aanmerking komen wanneer ze elektrisch worden aangedreven;

*b) openbaar vervoer (abbonnementen en vervoersbewijzen)*

— abonnementen voor openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer op naam van de werknemer;

à la norme en vigueur pour les nouvelles voitures, à l'exception des fins de série, au moment de la demande d'application de la présente loi dans le chef du travailleur concerné ou à une norme ultérieure;

3) dans le cas d'un véhicule hybride rechargeable, la batterie électrique ne peut avoir une capacité énergétique de moins de 0,5 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule;

4) le cas échéant, avoir des valeurs visées au 1), 2) et 3) au moins égales à celles du véhicule dont le travailleur disposait.

4° le système salarial de l'employeur: l'ensemble des rémunérations, primes et avantages, notamment la voiture de société, que l'employeur octroie en contrepartie du travail;

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: le montant payé ou attribué par l'employeur au travailleur pour compenser les frais de son déplacement entre le domicile et le lieu de travail;

8° moyens de transport durables:

*a) mobilité douce (achat, location, leasing, entretien et équipement réglementairement obligatoire)*

— les cycles, engins de déplacement, cycles motorisés et cyclomoteurs, tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière;

— les motocyclettes, telles que définies dans le règlement général sur la police de la circulation routière, étant entendu que celles-ci n'entrent en considération que lorsque celles-ci sont propulsées de façon électrique;

*b) transports en commun (abbonnements et titres de transport)*

— abonnements de transport en commun public pour la distance domicile lieu de travail établis au nom du travailleur;

— biljetten voor het openbaar vervoer, zowel in België als binnen de Europese Economische Ruimte;

*c) georganiseerd gemeenschappelijk vervoer*

*d) deeloplossingen*

— carpooling en autodelen, uitgebreid tot alle voertuigen met 2, 3 of 4 wielen, al dan niet gemotoriseerd, toebehorende aan een vloot of aan particulieren;

— het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur;

— de huur van voertuigen zonder chauffeur, voor maximaal 30 kalenderdagen per jaar.

§ 2. Worden gelijkgesteld met duurzame vervoermiddelen:

— huisvestingskosten, meer bepaald huurgelden en interesten van hypothecaire leningen, betreffende de woonplaats die binnen een straal van 5 kilometer van de normale plaats van tewerkstelling gelegen is;

— de voordelen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 3. Onder einde reeksen worden nieuwe voertuigen verstaan die niet meer worden geproduceerd maar die wel nog in voorraad zijn bij de fabrikant of de verdelers.

§ 4. Onder oplaadbaar hybride voertuig wordt verstaan het in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 bedoelde voertuig dat zowel is uitgerust met een brandstofmotor als een elektrische batterij die opgeladen kan worden via een aansluiting op een externe energiebron buiten het voertuig.

§ 5. De Koning kan de in paragraaf 1, 8°, bedoelde lijst uitbreiden bij een in Ministerraad overlegd besluit na advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

§ 6. De Koning kan, bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad, de in paragraaf 1, 3°, b), 3) bedoelde minimale energiec capaciteit verhogen tot maximaal 2,1 kWh per 100 kilogram van het wagengewicht.

— billets de transports publics, tant en Belgique que dans l'Espace économique européen;

*c) transport collectif organisé*

*d) solutions de partage*

— solutions de covoiturage et d'autopartage élargies à tous les véhicules à 2, 3 ou 4 roues, motorisés ou non, appartenant à une flotte ou à des particuliers;

— les services de taxis et les services de location de voitures avec chauffeurs;

— la location de véhicules sans chauffeur, pour maximum 30 jours calendaires par an.

§ 2. Sont assimilés aux moyens de transport durables:

— les frais de logement, à savoir les loyers et les intérêts de prêts hypothécaires, concernant le domicile établi dans un rayon de 5 kilomètres du lieu habituel de travail;

— les avantages visés à l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992.

§ 3. Par fins de série, on entend des nouveaux véhicules qui ne sont plus produits, mais qui se trouvent encore dans le stock du fabricant ou des distributeurs.

§ 4. Par véhicule hybride rechargeable, on entend le véhicule visé à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992, qui est à la fois équipé d'un moteur à carburant et d'une batterie électrique qui peut être rechargée via une connexion à une source d'alimentation externe hors du véhicule.

§ 5. Le Roi peut étendre la liste visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 8°, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur avis du Conseil national du Travail et du Conseil central de l'Economie.

§ 6. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, augmenter la capacité énergétique maximale visée au paragraphe 1<sup>er</sup>, 3°, b), 3), jusqu'à un maximum de 2,1 kWh par 100 kilogrammes de poids du véhicule.

### Afdeling 3

*Invoering, toekenning en geldigheidsvoorwaarden  
van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 4

§ 1. De invoering van een mobiliteitsbudget behoort tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever.

Eventuele voorwaarden die de werkgever hieraan wil verbinden, moeten bij de invoering van het mobiliteitsbudget ter kennis worden gebracht van alle werknemers.

§ 2. De werkgever kan dergelijk mobiliteitsbudget enkel invoeren indien hij reeds gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van het mobiliteitsbudget, één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld van één of meerdere werknemers.

§ 3. Paragraaf 2 is niet van toepassing op een werkgever die minder dan 36 maanden actief is op voorwaarde dat hij op het ogenblik van het invoeren van het mobiliteitsbudget één of meerdere bedrijfswagens ter beschikking stelt van één of meerdere werknemers. De activiteit wordt geacht te zijn gestart:

— als de werkgever een rechtspersoon is, op datum van de neerlegging van de oprichtingsakte ter griffie van de ondernemingsrechtbank of van een gelijkaardige registratieformaliteit in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte;

— als de werkgever een natuurlijk persoon is, op datum van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen.

Wanneer de werkgever een vennootschap is waarvan de activiteit bestaat uit de voortzetting van een werkzaamheid die voorheen werd uitgeoefend door een natuurlijke persoon of een andere rechtspersoon, wordt de vennootschap-werkgever geacht te zijn opgericht op het ogenblik van de eerste inschrijving in de Kruispuntbank van Ondernemingen door die natuurlijke persoon, respectievelijk van de neerlegging van de oprichtingsakte van die andere rechtspersoon ter griffie van de ondernemingsrechtbank of van het vervullen van een gelijkaardige registratieformaliteit door die natuurlijke persoon of andere rechtspersoon in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte.

§ 4. De werkgever kan enkel een mobiliteitsbudget toekennen aan werknemers die daadwerkelijk over een

### Section 3

*Instauration, octroi et conditions de validité  
du budget mobilité*

#### Art. 4

§ 1<sup>er</sup>. L'instauration d'un budget mobilité relève de la compétence de décision exclusive de l'employeur.

Les conditions éventuelles que l'employeur veut y lier doivent être portées à la connaissance de tous les travailleurs à l'occasion de l'introduction du budget mobilité.

§ 2. L'employeur ne peut instaurer un tel budget mobilité que s'il a déjà mis à disposition d'un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société, pendant une période ininterrompue d'au moins 36 mois précédant immédiatement l'instauration du budget mobilité.

§ 3. Le paragraphe 2 n'est pas applicable à un employeur qui est actif depuis moins de 36 mois à condition qu'il mette, au moment de l'instauration du budget mobilité, à disposition d'un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société. L'activité est censée avoir débuté:

— lorsque l'employeur est une personne morale, à la date du dépôt de l'acte de constitution au greffe du tribunal de l'entreprise ou d'une formalité similaire dans un autre État membre de l'Espace économique européen;

— lorsque l'employeur est une personne physique, à la date de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises.

Lorsque l'employeur est une société dont l'activité consiste en la continuation d'une activité précédemment exercée par une personne physique ou par une autre personne morale, la société-employeur est censée être constituée respectivement au moment de la première inscription à la Banque-carrefour des Entreprises de cette personne physique, ou au moment du dépôt de l'acte de constitution de cette autre personne morale au greffe du tribunal de l'entreprise ou de l'accomplissement d'une formalité d'enregistrement similaire par une personne physique ou par une autre personne morale dans un autre État membre de l'Espace économique européen.

§ 4. L'employeur ne peut octroyer un budget mobilité qu'aux travailleurs qui disposent effectivement d'une

bedrijfswagen beschikken of die voor een bedrijfswagen in aanmerking komen.

§ 5. Komen in aanmerking voor een bedrijfswagen: werknemers die, deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet.

#### Art. 5

§ 1. Binnen het kader en de voorwaarden van het mobiliteitsbudget dat de werkgever overeenkomstig artikel 4 heeft ingevoerd, kan de werknemer een aanvraag richten aan de werkgever om de bedrijfswagen waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken om te ruilen voor een mobiliteitsbudget.

§ 2. De werkgever deelt de wijze waarop het mobiliteitsbudget wordt berekend en het bedrag ervan op voorhand mee aan de werknemer.

§ 3. Een werknemer die beschikt over een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, minstens 12 maanden over een bedrijfswagen beschikt of heeft beschikt bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2°, is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

§ 4. Een werknemer die in aanmerking komt voor een bedrijfswagen, kan een dergelijke aanvraag pas doen indien hij:

1° op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever; en

2° in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag, reeds minstens 12 maanden in aanmerking kwam voor een bedrijfswagen bij de huidige werkgever.

De periode van 36 maanden bedoeld in het eerste lid, 2°, is niet van toepassing wanneer de huidige werkgever een werkgever is bedoeld in artikel 4, § 3.

voiture de société ou qui sont éligibles à une voiture de société.

§ 5. Sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui font partie d'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<sup>er</sup>. Dans le cadre et aux conditions du budget mobilité instauré par l'employeur conformément à l'article 4, le travailleur peut adresser une demande à l'employeur afin d'échanger la voiture de société à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur contre un budget mobilité.

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

§ 3. Un travailleur qui dispose d'une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il dispose auprès de l'employeur actuel d'une voiture de société depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il dispose ou a disposé d'une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.

§ 4. Un travailleur qui est éligible à une voiture de société ne peut faire une telle demande que si:

1° au moment de la demande, il était éligible à une voiture de société auprès de l'employeur actuel depuis au moins 3 mois sans interruption; et

2° durant les 36 mois précédant la demande, il était éligible à une voiture de société pendant au moins 12 mois auprès de l'employeur actuel.

La période de 36 mois visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, n'est pas applicable lorsque l'employeur actuel est un employeur visé à l'article 4, § 3.



§ 5. Ter gelegenheid van de aanwerving van een werknemer, gelden de voorwaarden van paragrafen 3 en 4 niet.

De voorwaarden van paragrafen 3 en 4 gelden evenmin in geval van een bevordering of functiewijziging die zich heeft voorgedaan voor 1 januari 2019.

§ 6. De aanvraag van het mobiliteitsbudget door de werknemer gebeurt schriftelijk.

#### Art. 6

De werkgever beslist om al dan niet in te gaan op de in artikel 5, § 6, bedoelde aanvraag. Deze beslissing wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de aanvrager.

#### Art. 7

De formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever om op deze aanvraag in te gaan, vormen een overeenkomst die als zodanig inhoudelijk deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen.

Deze overeenkomst wordt voorafgaandelijk aan de eerste toekenning van het mobiliteitsbudget gesloten en vermeldt onder andere het initiële bedrag van het mobiliteitsbudget.

### Afdeling 4

#### *Gebruik en functionering van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 8

§ 1. Met het mobiliteitsbudget mag de werknemer de terbeschikkingstelling financieren van een in artikel 3, § 1, 3°, bedoelde milieuvriendelijke bedrijfswagen.

§ 2. De bedrijfswagen die is vermeld in paragraaf 1 is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage zoals bedoeld in artikel 38, § 3<sup>quater</sup> van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen zoals bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt.

§ 3. Het saldo van het mobiliteitsbudget, met andere woorden het deel van het budget dat niet werd gebruikt

§ 5. Lors de l'engagement d'un travailleur, les conditions des paragraphes 3 et 4 ne s'appliquent pas.

Les conditions des paragraphes 3 et 4 ne s'appliquent pas non plus en cas de promotion ou de changement de fonction ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

§ 6. La demande du budget mobilité par le travailleur est faite par écrit.

#### Art. 6

L'employeur décide de satisfaire ou non à la demande visée à l'article 5, § 6. Cette décision est portée par écrit à la connaissance du demandeur.

#### Art. 7

La demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire à cette demande forment un accord dont le contenu en tant que tel fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties.

Cet accord est conclu avant le premier paiement du budget mobilité et contient entre autres le montant de base du budget mobilité.

### Section 4

#### *Utilisation et fonctionnement du budget mobilité*

#### Art. 8

§ 1<sup>er</sup>. Avec le budget mobilité, le travailleur peut financer la mise à disposition d'une voiture de société respectueuse de l'environnement visée à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 3°.

§ 2. La voiture de société mentionnée au paragraphe 1<sup>er</sup> fait l'objet d'une cotisation de solidarité prévue à l'article 38, § 3<sup>quater</sup> 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

voor de financiering van een bedrijfswagen en daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3<sup>quater</sup>, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en in voorkomend geval de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget, wordt ter beschikking gesteld van de werknemer.

Dit saldo wordt tijdens het kalenderjaar besteed aan de financiering van duurzame vervoermiddelen. Het deel dat de werknemer niet gebruikt zal hem een keer per jaar in geld worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende jaar.

#### Art. 9

Het beheer van het mobiliteitsbudget zal tot uitvoering worden gebracht volgens de modaliteiten die door de Koning zijn bepaald bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad.

### HOOFDSTUK III

#### JURIDISCHE GEVOLGEN, DUUR, OMVANG EN STATUUT

##### Afdeling 1

##### *Juridische gevolgen van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 10

§ 1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsbudget verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, a) en b), en 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die én een mobiliteitsbudget ontvangt én een andere vergoeding of een voordeel voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling, maar die voorheen ook het voordeel van een bedrijfswagen genoot of het recht op een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van het

financement d'une voiture de société et des frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de société, comme les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3<sup>quater</sup>, 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 budget mobilité, est mis à disposition du travailleur.

Ce solde est consacré au cours de l'année civile au financement de moyens de transport durables. La partie non utilisée par le travailleur lui sera versée, une fois par an, en espèces, au plus tard avec le salaire du premier mois de l'année successive.

#### Art. 9

La gestion du budget mobilité est mise en œuvre selon les modalités déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

### CHAPITRE III

#### CONSÉQUENCES JURIDIQUES, DURÉE, AMPLEUR ET STATUT

##### Section 1<sup>er</sup>

##### *Conséquences juridiques du budget mobilité*

#### Art. 10

§ 1<sup>er</sup>. Le travailleur qui reçoit l'avantage d'un budget mobilité ne peut plus bénéficier des exonérations visées à l'article 38, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b) et 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 2. La disposition du paragraphe 1<sup>er</sup> est mentionnée dans l'accord visé à l'article 7.

§ 3. La disposition du paragraphe 1<sup>er</sup> n'est pas applicable au travailleur qui reçoit actuellement à la fois un budget de mobilité et une autre indemnité ou un avantage pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations, et qui précédemment bénéficiait aussi de l'avantage d'une voiture de société et recevait simultanément, durant au moins trois mois précédant la demande du budget mobilité, une indemnité ou un avantage pour des

mobilitéitsbudget, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op de genoemde vrijstelling.

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsbudget wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van het mobiliteitsbudget een einde neemt.

§ 5. In geval de werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, kan slechts één bedrijfswagen worden ingeleverd in ruil voor een mobiliteitsbudget. De inlevering van andere bedrijfswagens kan geen recht geven op een bijkomend mobiliteitsbudget.

## Afdeling 2

### *Duur van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 11

De toekenning van het mobiliteitsbudget eindigt uiterlijk de eerste dag van de maand waarin de werknemer:

1° een functie uitoefent waarvoor geen recht op een bedrijfswagen is voorzien in het loonsysteem van de werkgever;

2° over een mobiliteitsvergoeding beschikt zoals bedoeld in de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding;

3° over een bedrijfswagen beschikt, andere dan een bedrijfswagen bedoeld in artikel 3, § 1, 3°, en, in geval van het beschikken over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever op het ogenblik van de toekenning van een mobiliteitsbudget, andere dan een bedrijfswagen die niet het voorwerp heeft uitgemaakt van de toekenning van een mobiliteitsbudget.

## Afdeling 3

### *Omvang en evolutie van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 12

§ 1. Het bedrag van het mobiliteitsbudget komt overeen met de jaarlijkse bruto kosten voor de werkgever van de bedrijfswagen, met inbegrip van de fiscale en parafiscale lasten en de daarmee gerelateerde kosten

déplacements entre le domicile et le lieu de travail qui donne droit à une desdites exonérations.

§ 4. Les obligations existantes pour l'employeur d'accorder une indemnité de déplacement cesseront d'exister à partir du premier jour du mois au cours duquel le travailleur reçoit un budget mobilité et récupèrent leur force obligatoire à partir du premier jour du mois au cours duquel l'octroi du budget mobilité se termine.

§ 5. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société auprès du même employeur, il suffit de restituer une seule voiture de société pour bénéficier d'un budget de mobilité. La restitution d'autres voitures de société ne peut donner droit à aucun budget de mobilité supplémentaire.

## Section 2

### *Durée du budget mobilité*

#### Art. 11

L'octroi du budget mobilité cesse au plus tard le premier jour du mois au cours duquel le travailleur:

1° exerce une fonction pour laquelle aucun droit à une voiture de société n'est prévu dans le système salarial de l'employeur;

2° dispose d'une allocation de mobilité visée à la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation mobilité;

3° dispose d'une voiture de société autre que celle prévue à l'article 3, § 1<sup>er</sup>, 3°, et en cas de plusieurs voitures de société auprès du même employeur au moment de l'octroi du budget mobilité, dispose d'une voiture de société autre qu'une voiture de société qui n'a pas fait partie de l'octroi du budget mobilité.

## Section 3

### *Ampleur et évolution du budget mobilité*

#### Art. 12

§ 1<sup>er</sup>. Le montant du budget mobilité correspond au coût brut annuel de la voiture de société, pour l'employeur, y compris les charges fiscales et parafiscales, et les frais y afférents conformément à la politique

in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de financieringskosten, de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3<sup>quater</sup>, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, waarop de werknemer recht heeft.

§ 2. Wanneer de bedrijfswagen eigendom is van de werkgever, worden de financieringskosten vervangen door een jaarlijkse afschrijving van 20 pct.

#### Art. 13

§ 1. Bij een functieverandering of een bevordering kan het mobiliteitsbudget worden verhoogd of verlaagd wanneer de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor het loonsysteem van de werkgever respectievelijk in een hoger of lager budget voorziet.

§ 2 Verplichtingen die voor de werkgever gelden om het loon te koppelen aan andere vormen en formules voor aanpassing aan de levensduurte zijn niet van toepassing op het mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget kan wel het voorwerp uitmaken van een aanpassing zonder dat deze evenwel zou leiden tot een hoger bedrag dan dat van toepassing zou zijn indien de werkgever het systeem voor loonindexering zou toepassen dat geldt binnen de sector waartoe de onderneming behoort.

§ 3. Het mobiliteitsbudget wordt meegenomen in de berekening van de maximale marge voor de loonkostenontwikkeling bedoeld in artikelen 6 en 7 van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen.

#### Afdeling 4

##### *Statuut van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 14

§ 1. Onder voorbehoud van de afwijkingen die in deze wet zijn voorzien, kunnen er aan het mobiliteitsbudget geen rechten worden ontleend, ten belope van het bedrag zoals bepaald in deze wet, met uitzondering van de terbeschikkingstelling ervan door de werkgever en het bepaalde onder de paragrafen 2 en 3.

§ 2. In afwijking van paragraaf 1 zal voor de toepassing van de wettelijke, reglementaire en conventionele bepalingen waaraan de werknemer rechten zou

relative aux voitures de sociétés, comme les frais liés au financement, les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3<sup>quater</sup>, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, auquel le travailleur a droit.

§ 2. Lorsque la voiture de société est la propriété de l'employeur, les frais liés au financement sont remplacés par un amortissement annuel de 20 p.c.

#### Art. 13

§ 1<sup>er</sup>. En cas de changement de fonction ou de promotion, le budget mobilité peut être adapté à la hausse ou à la baisse en lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial de l'employeur prévoit respectivement un budget supérieur ou inférieur.

§ 2 Les obligations existantes faites 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'une adaptation, sans que cette dernière ne puisse mener à un montant supérieur à celui 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 maximale pour l'évolution du coût salarial visée aux articles 6 et 7 de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

#### Section 4

##### *Statut du budget mobilité*

#### Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Sous réserves des dérogations prévues dans la présente loi, aucun droit ne peut être tiré du budget mobilité, à concurrence du montant tel que déterminé dans la présente loi, à l'exception de sa mise à disposition par l'employeur et déterminée aux paragraphes 2 et 3.

§ 2. Par dérogation au paragraphe 1<sup>er</sup>, le budget mobilité sera traité de la même façon que l'usage privé de la voiture de société, pour l'application des dispositions

ontlenen met betrekking tot het voordeel en de waarde van het privégebruik van de bedrijfswagen, het mobiliteitsbudget op dezelfde manier behandeld worden als het privégebruik van de bedrijfswagen.

§ 3. Een collectieve arbeidsovereenkomst kan voorzien in gunstigere 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. 15

Voor de toepassing van deze wet mag het mobiliteitsbudget niet worden toegekend ter gehele of gedeeltelijke vervanging of omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of aanvulling hierbij die al dan niet in aanmerking worden genomen voor de sociale zekerheid, met uitzondering van de bedrijfswagen zelf of desgevallend van het loon of van andere voordelen die ervoor in ruil werden verkregen, zoals blijkt uit de individuele arbeidsovereenkomst.

### HOOFDSTUK IV

#### WIJZIGINGSBEPALINGEN

##### Afdeling 1

##### *Arbeidsrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 16

In artikel 6*bis* van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten wordt een bepaling onder e) ingevoegd, luidende:

“e) de overeenkomst bedoeld in artikel 7 van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.”

#### Art. 17

In boek 2, hoofdstuk 6, van het Sociaal Strafwetboek, wordt het opschrift van afdeling 2 vervangen als volgt:

“Afdeling 2. – De overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in

légales, réglementaires et conventionnelles d'où le travailleur tirerait des droits relatifs à l'avantage et à la valeur de l'utilisation privée de la voiture de société.

§ 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. 15

Pour l'application de la présente loi, le budget mobilité ne peut pas être instauré en remplacement ou en conversion, total ou partiel, de rémunérations, primes, avantages en nature ou tout autre avantage ou complément de ceux-ci, à l'exception de la voiture de société même ou, le cas échéant, des rémunérations ou de tout autre avantage qui a été reçu en échange, tel qu'il ressort du contrat individuel de travail.

### CHAPITRE IV

#### DISPOSITIONS MODIFICATIVES

##### Section 1<sup>er</sup>

##### *Traitement du budget mobilité par le droit du travail*

#### Art. 16

Dans l'article 6*bis* de l'arrêté royal n°5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux, un point e) est inséré, rédigé comme suit:

“e) l'accord visé à l'article 7, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”

#### Art. 17

Dans le livre 2, chapitre 6, du Code pénal social, l'intitulé de la section 2 est remplacé comme suit:

“Section 2. – Le contrat relatif à une occupation d'étudiants, le contrat d'occupation de travailleurs à domicile, la convention d'immersion professionnelle, l'accord portant sur l'allocation de mobilité en application de

toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid”.

#### Art. 18

In artikel 186 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het volgende opschrift wordt ingevoegd: “De overeenkomst voor tewerkstelling van studenten, de overeenkomst voor tewerkstelling van huisarbeiders, de beroepsinlevingsovereenkomst, de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid”;

2° in het eerste lid, in de bepaling onder 1°, worden de woorden “, en geen schriftelijke overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” tussen de woorden “geen schriftelijke overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding” en het woord “opmaakt” ingevoegd;

3° in het eerste lid, in de bepaling onder 4°, worden de woorden “, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget,” tussen de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding,” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

4° in het eerste lid, in de bepaling onder 5°, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” tussen de woorden “de beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd;

la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

#### Art. 18

Dans l’article 186 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré l’intitulé suivant: “Le contrat relatif à une occupation d’étudiants, le contrat d’occupation de travailleurs à domicile, la convention d’immersion professionnelle, l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”;

2° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 1°, les mots “et l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” et les mots “par écrit”;

3° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 4°, les mots “, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

4° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 5°, les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”;



5° in het eerste lid, in de bepaling onder 6°, worden de woorden “de overeenkomst voor de mobiliteitsvergoeding met toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget in toepassing van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget” tussen de woorden “de beroepsinlevingsovereenkomst” en de woorden “en de arbeidsovereenkomst voor uitvoering van tijdelijke arbeid” ingevoegd.

## Afdeling 2

### *Sociaalrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 19

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, en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2016, wordt een paragraaf 3<sup>quater</sup> ingevoegd, luidende:

“§ 3<sup>quater</sup>. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt uitgesloten uit het loonbegrip.”.

#### Art. 20

In artikel 45 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 5 mei 2014, wordt een vijfde lid ingevoegd, luidende:

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

#### Art. 21

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 vierde en vijfde lid, dat het zesde lid wordt, een lid ingevoegd, luidende:

“Het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de

5° dans l’alinéa 1<sup>er</sup>, au 6°, les mots “l’accord portant sur l’allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l’instauration d’une allocation de mobilité, l’accord portant sur le budget mobilité en application de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité” sont insérés entre les mots “la convention d’immersion professionnelle” et les mots “et le contrat de travail pour l’exécution de travail temporaire”.

## Section 2

### *Traitement du budget mobilité par le droit social*

#### Art. 19

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 2016, un paragraphe 3<sup>quater</sup> est inséré, rédigé comme suit:

“§ 3<sup>quater</sup>. Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l’article 8, § 3 de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”.

#### Art. 20

Dans l’article 45 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 5 mai 2014, un alinéa 5 est inséré, rédigé comme suit:

“Cet article n’est pas applicable au budget mobilité octroyé conformément aux dispositions de la loi du ... (date de la loi) concernant l’instauration d’un budget mobilité.”.

#### Art. 21

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 4 et 5 actuel, qui devient l’alinéa 6, rédigé comme suit:

“Le solde du budget mobilité mis à disposition du travailleur conformément à l’article 8, § 3, de la loi du

wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer, wordt uitgesloten uit het loonbegrip.”

#### Art. 22

In artikel 38 van dezelfde wet, wordt een paragraaf *3novodecies* ingevoegd, luidende:

##### “*3novodecies*

Op het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer en wordt uitbetaald in geld, is de werknemer een bijzondere bijdrage verschuldigd van 38,07 %.

De bijdragen worden door de werkgever betaald aan de instelling belast met de inning van de socialezekerheidsbijdragen, binnen dezelfde termijnen en onder dezelfde voorwaarden als de socialezekerheidsbijdragen voor de werknemers.

De opbrengst van de bijdragen wordt overgemaakt aan de RSZ-Globaal Beheer, bedoeld in artikel 5, eerste lid, 2°, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders.

De bepalingen van het algemene stelsel van de sociale zekerheid van werknemers, inzonderheid wat betreft de aangiften met verantwoording van de bijdragen, de termijnen inzake betaling, de toepassing van de burgerlijke sancties en van de strafbepalingen, het toezicht, de aanwijzing van de rechter bevoegd in geval van betwisting, de verjaring inzake rechtsvorderingen, het voorrecht en de mededeling van het bedrag van de schuldvordering van de Rijksdienst voor sociale zekerheid, zijn van toepassing.”

#### Art. 23

Het gedeelte van het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget aan de werknemer in geld wordt uitbetaald, wordt geacht deel uit te maken van het loon dat als berekeningsbasis geldt voor de prestaties, verschuldigd in de takken van de sociale zekerheid bedoeld in artikel 21, § 1, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid der werknemers.

... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité est exclu de la notion de rémunération.”

#### Art. 22

Dans l'article 38 de la même loi, un paragraphe *3novodecies* est inséré, rédigé comme suit:

##### “*3novodecies*

Sur le solde du budget mobilité qui, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, est mis à disposition du travailleur et est versé en argent, une cotisation spéciale de 38,07 % est due par le travailleur.

Les cotisations sont payées par l'employeur à l'organisme chargé de la perception des cotisations de sécurité sociale, dans les délais et dans les mêmes conditions que les cotisations de sécurité sociale pour les travailleurs salariés.

Le produit des cotisations est transmis à l'ONSS-Gestion globale, visé à l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Les dispositions du régime général de la sécurité sociale des travailleurs salariés, notamment en ce qui concerne les déclarations avec justification des cotisations, les délais en matière de paiement, l'application des sanctions civiles et les dispositions pénales, le contrôle, le juge compétent en cas de contestation, la prescription en matière d'actions judiciaires, le privilège, la communication du montant de la créance de l'Office national de sécurité sociale, sont applicables.”

#### Art. 23

La partie du solde du budget de mobilité qui, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, est versée au travailleur en espèces, est considérée comme faisant partie de la rémunération servant de base au calcul des prestations dues dans les branches de la sécurité sociale visées à l'article 21, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de bestaande wettelijke bepalingen opheffen, wijzigen, aanvullen of vervangen om ze met dit artikel in overeenstemming te brengen.

### Afdeling 3

#### *Fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget*

#### Art. 24

In artikel 38, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, laatst gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid wordt een bepaling onder 33° ingevoegd, luidende:

“33° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer.”;

2° het vierde lid wordt vervangen als volgt:

“De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing:

1° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.

2° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsbudget van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van (datum van deze wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, tenzij in het in artikel 10, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.”.

#### Art. 25

Artikel 52 van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, wordt aangevuld met een bepaling onder 12°, luidende:

“12° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, § 3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer.”.

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, abroger, modifier, compléter ou remplacer les dispositions légales existantes pour les mettre en conformité avec le présent article.

### Section 3

#### *Traitement fiscal du budget mobilité*

#### Art. 24

À l'article 38, § 1<sup>er</sup>, du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1<sup>er</sup>, un 33° est inséré, rédigé comme suit:

“33° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”;

2° l'alinéa 4 est remplacé comme suit:

“Les exonérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables:

1° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi;

2° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, un budget mobilité en application de la loi du (date de la présente loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, sauf le cas visé à l'article 10, § 3, de la même loi.”.

#### Art. 25

L'article 52 du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, est complété par un 12°, rédigé comme suit:

“12° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.”.

**HOOFDSTUK V****SANCTIES****Art. 26**

In geval van inbreuk op de artikelen 3, § 1, 3° en 8°, 3, §§ 5 tot 6, 4, § 2, 4, §§ 2 tot 3, 5, §§ 3 tot 5, en 7 tot en met 15 vervalt de sociaalrechtelijke en fiscaalrechtelijke behandeling van de artikelen 19 tot en met 25.

**HOOFDSTUK VI****UITVOERING EN INWERKINGTREDING****Art. 27**

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2019.

Gegeven te Brussel, 2 december 2018

**FILIP**

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Werk,*

Kris PEETERS

*De minister van Sociale Zaken,*

Maggie DE BLOCK

*De minister van Financiën,*

Johan VAN OVERTVELDT

*De minister van Mobiliteit,*

François BELLOT

*De minister van KMO's,*

Denis DUCARME

**CHAPITRE V****SANCTIONS****Art. 26**

En cas d'infraction aux articles 3, § 1<sup>er</sup>, 3° et 8°, 3, §§ 5 à 6, 4, § 2, 4, §§ 2 à 3, 5, §§ 3 à 5, et 7 à 15 inclus, le traitement fiscal et de droit social des articles 19 à 25 inclus cesse de s'appliquer.

**CHAPITRE VI****EXÉCUTION ET ENTRÉE EN VIGUEUR****Art. 27**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 2018

**PHILIPPE**

PAR LE ROI:

*Le ministre de l'Emploi,*

Kris PEETERS

*La ministre des Affaires sociales,*

Maggie DE BLOCK

*Le ministre des Finances,*

Johan VAN OVERTVELDT

*Le ministre de la Mobilité,*

François BELLOT

*Le ministre des PME,*

Denis DUCARME

## Coördinatie van de artikelen

### Basistekst

### Aangepaste tekst

## Hoofdstuk 4 – Wijzigingsbepalingen

### Afdeling 3 – Fiscale behandeling van het mobiliteitsbudget

#### Artikel 38, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. Vrijgesteld zijn:

(...)

(...)

De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding van dezelfde werkgever<sup>1</sup> ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.

#### Artikel 38, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992

§ 1. Vrijgesteld zijn:

(...)

**33° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, §3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer**

(...)

**De vrijstellingen bedoeld in het eerste lid, 9°, a) en b) en 14°, zijn niet van toepassing:**

**1° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsvergoeding van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, tenzij in het in artikel 9, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.**

**2° wanneer de belastingplichtige tegelijkertijd een mobiliteitsbudget van dezelfde werkgever ontvangt in toepassing van de wet van (datum van deze wet) betreffende de invoering van een**

<sup>1</sup> Zoals gewijzigd bij de wet van ... tot wijziging, wat de mobiliteit betreft, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding, art. 8 (DOC 54 3382/001)

(...).

**Artikel 52, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

Onder voorbehoud van het bepaalde in de artikelen 53 tot 66bis worden inzonderheid als beroepskosten aangemerkt:

(...).

*mobilitéitsbudget, tenzij in het in artikel 10, § 3, van dezelfde wet bedoelde geval.*

(...).

**Artikel 52, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992**

Onder voorbehoud van het bepaalde in de artikelen 53 tot 66bis worden inzonderheid als beroepskosten aangemerkt:

(...)

*12° het saldo van het mobiliteitsbudget dat overeenkomstig artikel 8, §3, van de wet van ... (datum van de wet) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget ter beschikking wordt gesteld van de werknemer.*



### Coordination des articles

#### Texte de base

#### Texte de base adapté au projet

## Chapitre 4 – Dispositions modificatives

### Section 3 – Traitement fiscal du budget mobilité

#### Article 38, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 1<sup>er</sup>. Sont exonérées :

(...)

(...)

Les exonérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur<sup>1</sup>, une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi.

(...).

#### Article 38, du Code des impôts sur les revenus 1992

§ 1<sup>er</sup>. Sont exonérées :

(...)

**33° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.**

(...)

**Les exonérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, 9°, a) et b), et 14°, ne sont pas applicables :**

**1° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, une allocation de mobilité en application de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité, sauf le cas visé à l'article 9, § 3, de la même loi ;**

**2° lorsque le contribuable perçoit simultanément, du même employeur, un budget mobilité en application de la loi du (date de la présente loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité, sauf le cas visé à l'article 10, § 3, de la même loi.**

(...).

<sup>1</sup> Tel que modifié par la loi du ... modifiant, en ce qui concerne l'allocation de mobilité, le Code des impôts sur les revenus 1992 et la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (art. 8 – DOC 54 3382/001).

**Article 52, du Code des impôts sur les revenus 1992**

Sous réserve des dispositions des articles 53 à 66bis, constituent notamment des frais professionnels :

(...).

**Article 52, du Code des impôts sur les revenus 1992**

Sous réserve des dispositions des articles 53 à 66bis, constituent notamment des frais professionnels :

(...)

***12° le solde du budget mobilité qui est mis à disposition du travailleur, conformément à l'article 8, § 3, de la loi du ... (date de la loi) concernant l'instauration d'un budget mobilité.***



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.095

CRB 2018-2400 DEF  
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 25 september 2018

-----

Invoering van een mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding

X X X

3.015

## Inbehandelingneming

Bij brief van 27 juli 2018 werd de Nationale Arbeidsraad door mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, om advies gevraagd over, enerzijds, het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en, anderzijds, het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Op 13 september 2018 namen vertegenwoordigers van de fiscale administratie en van de RSZ deel aan de vergadering van de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget, die door de dagelijkse besturen van de Raden belast werd met de behandeling van deze adviesvraag, om toelichting te geven bij de genoemde wetsontwerpen en bij de pistes die ze overwogen om de toepassing van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget op te volgen.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget tijdens haar vergaderingen van 13 en 21 september 2018 het onderstaande advies opgesteld, dat op 25 september 2018 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Aangezien de inwerkingtreding van de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget reeds voorzien is op 1 oktober 2018, werd ervoor geopteerd een beknopt advies uit te brengen met aanbevelingen voor het wegwerken van een aantal belangrijke lacunes in de genoemde wetsontwerpen.

## Advies

### 1 Concrete stappen richting duurzame(re) mobiliteit

§1. De Raden stellen vast dat er werd tegemoetgekomen aan de vraag die ze stelden in hun advies van 21 februari 2018<sup>1</sup> om naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget in te voeren. De Raden zijn immers van mening dat de invoering van een maatregel zoals het mobiliteitsbudget, die ze in hun advies van 7 april 2017<sup>2</sup> aanbevelen, noodzakelijk is om de doelstelling inzake duurzame mobiliteit werkelijk en efficiënt te bereiken. Het mobiliteitsbudget bevat immers een grotere stimulans om duurzamere mobiliteitskeuzes te maken. Bovendien moedigt het multimodaliteit aan en ontmoedigt het (para-)fiscaal het inruilen van een bedrijfswagen voor een privéwagen, wat niet het geval is bij een mobiliteitsvergoeding.

### 2 Fundamentele principiële lacunes in de wetsontwerpen wegwerken

§2. Op basis van de wetteksten die aan de Raden ter advies werden voorgelegd, zouden in België drie systemen van voordelen van alle aard (VAA) met betrekking tot de mobiliteit van autovoertuigen naast elkaar bestaan:

1. de bedrijfswagen stricto sensu (d.w.z. die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget);

<sup>1</sup> CRB-NAR Advies van 21 februari 2018 over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (CRB 2018-0540 DEF, NAR Advies n°2075).

<sup>2</sup> Advies van de CRB en de NAR dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

2. de mobiliteitsvergoeding (MV - Cash for Car);
  3. het mobiliteitsbudget (MB), waar een milieuvriendelijke bedrijfswagen deel kan van uitmaken.
- §3. Hieronder identificeren de Raden twee belangrijke principiële lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

### **2.1 De budgetneutraliteit van de twee nieuwe systemen (het MB en de MV zoals ze werd gewijzigd) garanderen**

- §4. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017<sup>3</sup> werden geformuleerd, moeten het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding volgens de Raden budgettair neutraal zijn voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en inkomsten van de sociale zekerheid). Vanuit deze optiek en gegeven hun responsabiliserende verantwoordelijkheid<sup>4</sup> met het oog op het bewaren van het budgettair evenwicht van de RSZ-Globaal beheer, zijn de Raden van oordeel dat het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding geen aanleiding mogen geven tot nieuwe vormen van loonoptimalisatie.
- §5. De Raden herinneren aan het coherente en evenwichtige geheel van aanbevelingen die ze in hun bovengenoemd advies van 7 april 2017 formuleerden. Ze zijn van oordeel dat deze voorrang hadden moeten krijgen van de regering.

### **2.2 Het cumuleren van een mobiliteitsbudget en/of een mobiliteitsvergoeding en/of een bedrijfswagen die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget verbieden**

- §6. De Raden vinden het jammer dat geen enkele van de antimisbruikmaatregelen die ze voorstelden in hun advies van 7 april 2017 werden overgenomen in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd.
- §7. Een essentiële antimisbruikmaatregel die de Raden opgenomen willen zien in de definitieve wetteksten is het verbod voor een werknemer om de drie verschillende systemen die worden vermeld in §2 te cumuleren. Dit betekent dat een werknemer die gebruik maakt van een van de drie systemen, geen gebruik kan maken van een van de twee andere. Mocht dat toch het geval zijn, dan zou het tweede of het derde systeem opnieuw als een nettoloon (om te zetten in een brutoloon) worden gekwalificeerd.

## **3 Technische lacunes in de wetsontwerpen wegwerken**

- §8. Hieronder identificeren de Raden een aantal technische lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

<sup>3</sup> Advies van de CRB en de NAR van 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

<sup>4</sup> Krachtens artikel 23, §2 van de wet van 18 april 2017 houdende hervorming van de financiering van de sociale zekerheid.

### **3.1 Forfaits stipuleren voor de waardebeoordeling van de mobiliteitsvergoeding, de CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage en het VAA van de "fictieve" bedrijfswagen**

- §9. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor het inleveren van hun bedrijfswagen, wordt de mobiliteitsvergoeding bepaald op basis van de cataloguswaarde van de ingeleverde bedrijfswagen, zoals wordt gestipuleerd in artikel 11, §1 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.
- §10. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor de bedrijfswagen waarvoor ze in aanmerking komen, maar niet hebben gekozen, kan deze maatstaf echter niet worden gebruikt. De Raden merken op dat het wetsontwerp tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 niet in een alternatieve maatstaf heeft voorzien. Ze vragen dan ook om in de definitieve wettekst<sup>5</sup> forfaits te stipuleren teneinde de waarde te kunnen bepalen van mobiliteitsvergoedingen, van de CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage en van het VAA voor een "fictieve" bedrijfswagen.

### **3.2 Het uitvoerings-kb zo snel mogelijk uitvaardigen na raadpleging van de Raden**

- §11. De Raden stellen vast dat het beheer van het mobiliteitsbudget tot uitvoering zal worden gebracht volgens de modaliteiten die door de Koning zijn bepaald bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad<sup>6</sup>.
- §12. De Raden vragen dat het uitvoerings-kb wordt opgesteld in overleg met de betrokken actoren die over ervaring op het terrein beschikken, opdat de toepassing ervan werkbaar is en voor de betrokken partijen niet tot bijkomende administratieve lasten leidt.
- §13. De Raden wensen te worden geraadpleegd over het ontwerp van uitvoerings-kb en vragen dat het zo spoedig mogelijk wordt uitvaardigd.

### **3.3 De opvolging en evaluatie van de twee nieuwe systemen voorschrijven en mogelijk maken**

- §14. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017 werden geformuleerd, vinden de Raden het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget kunnen worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. In het licht van de verantwoordelijkheid van de sociale gesprekspartners in hun hoedanigheid van beheerder van de RSZ, zoals die door de huidige regering werd ingevoerd, dringen de Raden aan op dit essentiële punt om een begrotingsbeleid te kunnen voeren met volledige kennis van zaken en kennis van de gevolgen van dergelijke maatregelen. Daarnaast vragen ze eens te meer dat in het wetgevende en administratieve kader maatregelen worden opgenomen waardoor de RSZ en de fiscale administratie kunnen beschikken over de vereiste gegevens om de toepassing van de twee nieuwe systemen te kunnen opvolgen. De Raden wensen dat die gegevens hun ter beschikking gesteld worden.

<sup>5</sup> Bedoeld wordt de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

<sup>6</sup> Zie Artikel 9 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget



- §15. De Raden nemen er akte van dat de evaluatie van het mobiliteitsbudget wel expliciet voorzien is<sup>7</sup>, maar die van de mobiliteitsvergoeding niet. Ze vragen dan ook om in de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding expliciet te voorzien op welke manier de mobiliteitsvergoeding statistisch en budgettair opgevolgd en geëvalueerd zal worden.
- §16. De Raden stellen vast dat de RSZ - in tegenstelling tot de fiscale administratie - wel reeds concrete pistes heeft uitgewerkt voor de opvolging van beide systemen. De Raden roepen de fiscale administratie op om eveneens pistes uit te werken voor de opvolging van beide systemen en om deze pistes met hen te bespreken.
- §17. Bovendien moet het door de Raden bepleite cumulatieverbod (zie §7) het mogelijk maken de administratieve opvolging van de toepassing van de systemen te vereenvoudigen.

#### **4 De coherentie tussen wetgevende teksten garanderen**

- §18. De Raden stellen met tevredenheid vast dat dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget een definitie van het begrip “milieuvriendelijke bedrijfswagen” bevat.
- §19. Voorts dringen zij aan op de noodzakelijke coherentie van de in de wettekst vermelde definities met andere geldende wetgeving.

#### **5 De twee nieuwe systemen op 1 januari 2019 in werking laten treden**

- §20. Ten slotte vragen de Raden dat het mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding allebei in werking treden op 1 januari 2019.

---

<sup>7</sup> Zie artikel 28 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget



CONSEIL NATIONAL  
DU TRAVAIL

CONSEIL CENTRAL DE  
L'ECONOMIE

AVIS N° 2.095

CCE 2018-2400 DEF  
CO 1000

Séance commune des Conseils du 25 septembre 2018

---

Instauration d'un budget mobilité et adaptation du dispositif de l'allocation de mobilité

X X X

3.015

## Saisine

Par lettre du 27 juillet 2018, le Conseil national du Travail a reçu de la part de Madame Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, une demande d'avis portant, d'une part, sur le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité et, d'autre part, sur le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

Le 13 septembre 2018, des représentants de l'administration fiscale et de l'ONSS ont participé à la réunion de la sous-commission mixte « Budget mobilité », laquelle a été chargée par les Bureaux du Conseil central de l'économie et du Conseil national du Travail (ci-après « les Conseils ») du traitement de cette demande d'avis, afin de présenter les projets de loi précités et les pistes qu'ils envisagent pour assurer le suivi de la mise en oeuvre de l'allocation de mobilité et du budget mobilité.

Sur la base de cette présentation et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte « Budget mobilité » a élaboré l'avis ci-dessous lors de ses réunions des 13 et 21 septembre 2018, lequel a été approuvé le 25 septembre 2018 par la séance plénière commune des Conseils.

Étant donné que l'entrée en vigueur de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité est déjà prévue le 1er octobre 2018, il a été décidé de rendre un avis concis formulant des recommandations visant à éliminer quelques lacunes importantes dans les projets de loi précités.

## Avis

### 1 Etapes concrètes vers une mobilité (plus) durable

- §1. Les Conseils constatent qu'il a été donné suite à la demande formulée dans leur avis du 21 février 2018<sup>1</sup>, à savoir l'instauration d'un budget mobilité en complément de l'allocation de mobilité. Les Conseils estiment en effet que, pour atteindre réellement et efficacement l'objectif de mobilité durable, l'introduction d'une mesure telle que le budget mobilité recommandé dans leur avis du 7 avril 2017<sup>2</sup> est nécessaire. Le budget mobilité crée en effet une incitation plus grande à faire des choix de mobilité durable. Il encourage en outre la multimodalité et décourage (para-) fiscalement les travailleurs à échanger leur voiture de société pour une voiture privée, ce qui n'est pas le cas de l'allocation de mobilité.

### 2 Éliminer des lacunes fondamentales de principe dans les projets de loi

- §2. Sur la base des textes légaux soumis aux Conseils pour avis, il coexisterait, en Belgique, trois systèmes en matière d'avantages de toute nature (ATN) liés à la mobilité automobile :

1. la voiture de société, stricto sensu (càd. qui ne fait pas partie d'un budget mobilité) ;

---

<sup>1</sup> Avis CCE-CNT du 21 février 2018 sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (CCE 2018-0540 DEF, Avis CNT n° 2075)

<sup>2</sup> Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

2. l'allocation de mobilité (AM - Cash for Car);
3. le budget mobilité (BM) qui peut contenir une voiture de société respectueuse de l'environnement.

§3. Les Conseils identifient ci-après deux lacunes de principe importantes dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

### **2.1 Garantir la neutralité budgétaire des deux nouveaux systèmes (le BM et l'AM telle que modifiée)**

§4. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017<sup>3</sup>, le budget mobilité et l'allocation de mobilité doivent, selon les Conseils, être neutres sur le plan budgétaire pour l'État (impôt des personnes, impôt des sociétés et recettes de la sécurité sociale). Dans cette optique et au vu de leur mission de responsabilisation<sup>4</sup> dans le maintien de l'équilibre budgétaire de l'ONSS-Gestion globale, les Conseils estiment que le budget mobilité et l'allocation de mobilité ne peuvent pas donner lieu à de nouvelles formes d'optimisation salariale.

§5. Les Conseils rappellent l'ensemble cohérent et équilibré des recommandations qu'ils ont formulées dans leur avis susmentionné du 7 avril 2017. Ils estiment que celles-ci auraient dû être privilégiées par le gouvernement.

### **2.2 Interdire le cumul d'un budget mobilité et/ou d'une allocation de mobilité et/ou d'une voiture de société qui ne fait pas partie d'un budget mobilité**

§6. Les Conseils déplorent qu'aucune des mesures anti-abus proposées dans leur avis du 7 avril 2017 n'ait été reprise dans les projets de loi soumis à leur avis.

§7. Une mesure anti-abus essentielle que les Conseils souhaitent voir figurer dans les textes de loi définitifs est l'interdiction pour un travailleur de cumuler les trois différents systèmes repris au §2. Cela signifie que, si un travailleur bénéficie de l'un des trois systèmes, il ne peut bénéficier de l'un des deux autres. Si tel était le cas, le 2ème ou 3ème système serait requalifié comme une rémunération (nette à convertir en brut).

## **3 Éliminer des lacunes techniques dans les projets de loi**

§8. Les Conseils identifient ci-après un ensemble de lacunes techniques dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

---

<sup>3</sup> Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

<sup>4</sup> En vertu de l'article 23, §2 de la loi du 18 avril 2017 portant réforme du financement de la sécurité sociale.

### **3.1 Prévoir des forfaits pour déterminer la valeur de l'allocation de mobilité, de la cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> et de l'ATN de la voiture de société « fictive »**

- §9. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la restitution de leur voiture de société, l'allocation de mobilité est fixée sur la base de la valeur de catalogue de la voiture de société restituée, tel que stipulé à l'article 11, §1 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.
- §10. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre mais pour laquelle ils n'ont pas opté, ce critère ne peut cependant pas être utilisé. Les Conseils font remarquer que le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 ne prévoit pas de critère alternatif. Ils demandent dès lors que l'on prévoie dans le texte de loi définitif<sup>5</sup> des forfaits permettant de déterminer la valeur des allocations de mobilité, de la cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> et de l'ATN pour une voiture de société « fictive ».

### **3.2 Promulguer l'AR d'exécution dans les plus brefs délais après consultation des Conseils**

- §11. Les Conseils constatent que la gestion du budget mobilité sera mise en œuvre selon les modalités déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres<sup>6</sup>.
- §12. Les Conseils demandent que l'AR d'exécution soit élaboré en concertation avec les acteurs concernés qui ont une expérience du terrain afin que l'application de celui-ci soit gérable et n'entraîne pas de charge administrative supplémentaire pour les parties concernées.
- §13. Les Conseils souhaitent être consultés sur le projet d'AR d'exécution et demandent qu'il soit promulgué dans les plus brefs délais.

### **3.3 Prévoir et rendre possible le suivi et l'évaluation des deux nouveaux systèmes**

- §14. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017 susmentionné, les Conseils estiment qu'il est important que l'allocation de mobilité et le budget mobilité puissent être évalués et ajustés si nécessaire. À la lumière de la responsabilité des interlocuteurs sociaux en leur qualité de gestionnaires de l'ONSS telle qu'instaurée par le présent Gouvernement, les Conseils insistent sur ce point essentiel pour pouvoir mener une politique budgétaire en toute intelligence et connaissance des effets de telles mesures. En outre, ils demandent à nouveau que l'on prévoie dans le cadre législatif et administratif des mesures permettant à l'ONSS et à l'administration fiscale de disposer des données nécessaires pour assurer le suivi de l'application des deux nouveaux systèmes. Les Conseils souhaitent que ces données soient mises à leur disposition.

<sup>5</sup> On entend ici la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

<sup>6</sup> Voir l'article 9 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité

- §15. Les Conseils prennent acte du fait que l'évaluation du budget mobilité a été explicitement prévue<sup>7</sup>, mais pas celle de l'allocation de mobilité. Ils demandent par conséquent que la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité comporte une disposition sur la méthode de suivi et d'évaluation statistique et budgétaire de l'allocation de mobilité.
- §16. Les Conseils constatent que l'ONSS – contrairement à l'administration fiscale – a déjà élaboré des pistes concrètes pour le suivi des deux systèmes. Les Conseils appellent l'administration fiscale à élaborer également des pistes pour le suivi des deux systèmes et souhaitent discuter de ces pistes avec eux.
- §17. Par ailleurs, l'interdiction de cumul (cf. §7) prônée par les Conseils devrait permettre de simplifier le suivi administratif de l'application des systèmes.

#### **4 Garantir la cohérence entre les législations**

- §18. Les Conseils constatent avec satisfaction que le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité comporte une définition de la notion de « voiture respectueuse de l'environnement ».
- §19. Par ailleurs, ils insistent sur la nécessaire cohérence des définitions mentionnées dans le texte de loi avec les autres législations en vigueur.

#### **5 Faire entrer en vigueur les deux nouveaux systèmes au 1<sup>er</sup> janvier 2019**

- §20. Enfin, les Conseils demandent que le budget mobilité et le dispositif adapté de l'allocation de mobilité entrent tous deux en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

---

<sup>7</sup> Voir l'article 28 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité