

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 februari 2019

WETSONTWERP

**betreffende de invoering
van een mobiliteitsbudget
(art. 1 tot 6, 8, 10 tot 15 en 24 tot 27)**

**Wetsvoorstel betreffende
het mobiliteitsbudget**

**Wetsvoorstel tot instelling
van een budget levenskwaliteit**

**Wetsvoorstel tot invoering
van een mobiliteitsbudget**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING
UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **Luk VAN BIESEN** EN **Peter DEDECKER**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Bespreking.....	6
III. Stemmingen	18

Zie:

Doc 54 3381/ (2018/2019):

- 001: Wetsontwerp.
- 002 en 003: Amendementen.
- 004: Verslag hoorzittingen.
- 005: Amendementen.

Zie ook:

- 007: Verslag (Sociale Zaken).
- 008: Tekst aangenomen door de commissies.

Doc 54 0285/ (B.Z. 2014):

- 001: Wetsvoorstel van de heer Van den Bergh c.s.

Doc 54 1925/ (2015/2016):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Fonck c.s.
- 002: Verslag.

Doc 54 3031/ (2017/2018):

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Lalieux en de heren Geerts en Crusnière.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 février 2019

PROJET DE LOI

**concernant l'instauration
d'un budget mobilité
(art. 1^{er} à 6, 8, 10 à 15 et 24 à 27)**

**Proposition de loi relative
au budget mobilité**

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

**Proposition de loi visant à introduire
un budget mobilité**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DU BUDGET
PAR
MM. **Luk VAN BIESEN** ET **Peter DEDECKER**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion	6
III. Votes.....	18

Voir:

Doc 54 3381/ (2018/2019):

- 001: Projet de loi.
- 002 et 003: Amendements.
- 004: Rapport auditions.
- 005: Amendements.

Voir aussi:

- 007: Rapport (Affaires sociales).
- 008: Texte adopté par les commissions.

Doc 54 0285/ (S.E. 2014):

- 001: Proposition de loi de M. Van den Bergh et consorts.

Doc 54 1925 (2015/2016):

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

Doc 54 3031/ (2017/2018):

- 001: Proposition de loi de Mme Lalieux et MM. Geerts et Crusnière.

10296

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

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Peter Dedecker, Rita Gantois, Jan Jambon, Steven Vandeput
PS	Michel Corthouts, Frédéric Daerden, Ahmed Laaouej
MR	Gautier Calomne, Benoît Piedboeuf, Vincent Scourneau
CD&V	Roel Deseyn, Eric Van Rompuy
Open Vld	Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen
sp.a	Peter Vanvelthoven
Ecolo-Groen	Georges Gilkinet
cdH	Benoît Dispa

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

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

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail: publicaties@dekamer.be	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
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 5 december 2018 en van 15 en 16 januari 2019.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

(Vergadering van 5 december 2018)

A. Wetsontwerp nr. 3381

De heer Johan Van Overtveldt, minister van Financiën, belast met de Bestrijding van de fiscale fraude, licht het voorliggend wetsontwerp toe.

Het wetsontwerp dat voorligt, introduceert, naast de reeds ingevoerde mobiliteitsvergoeding, een tweede alternatief voor de bedrijfswagen, zijnde een mobiliteitsbudget.

Daar waar bij een mobiliteitsvergoeding of de zogenaamde *cash for car*, volledig afstand wordt gedaan van de bedrijfswagen, is dat nu evenwel niet noodzakelijk. Een mobiliteitsbudget voorziet daarentegen een heel gamma aan vervoersmodi, waaronder ook nog altijd, indien gewenst, een bedrijfswagen.

Een ander belangrijk verschilpunt met de mobiliteitsvergoeding bestaat erin dat het mobiliteitsbudget niet alleen mogelijk is voor werknemers met een bedrijfswagen maar ook voor zij die geen bedrijfswagen hebben maar er wel aanspraak kunnen op maken volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever. Het is met andere woorden niet vereist dat een werknemer eerst gedurende een bepaalde tijd over een bedrijfswagen beschikt, alvorens deze een mobiliteitsbudget kan aanvragen.

Omdat zowel de mobiliteitsvergoeding als het mobiliteitsbudget een alternatief willen bieden voor de bedrijfswagen en de werknemers ertoe willen aanzetten zich op een andere wijze te verplaatsen dan met de auto, is er overigens voor geopteerd, via het wetsontwerp 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 (DOC 54 3382/001), om het toepassingsgebied van de mobiliteitsvergoeding evenzeer uit te breiden naar werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar er wel aanspraak op kunnen maken.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 5 décembre 2018 et des 15 et 16 janvier 2019.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

(Réunion du 5 décembre 2018)

A. Projet de loi n° 3381

M. Johan Van Overtveldt, ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, commente le projet de loi.

Ce projet de loi introduit, en complément à l'allocation de mobilité déjà en vigueur, une deuxième alternative à la voiture de société, à savoir un budget mobilité.

Alors que l'allocation de mobilité ou ce qui est communément appelé "*cash for car*" implique de renoncer complètement à la voiture de société, ce n'est pas forcément nécessaire dans ce cas-ci. Au contraire, un budget mobilité prévoit toute une gamme de modes de transport, y compris, le cas échéant, une voiture de société.

Une autre différence importante avec l'allocation de mobilité réside dans le fait que le budget mobilité est non seulement ouvert aux travailleurs disposant d'une voiture de société, mais également à ceux qui n'en disposent pas mais qui y ont droit conformément à la politique de l'employeur en matière de voiture de société. En d'autres termes, il n'est pas nécessaire qu'un travailleur dispose d'une voiture de société pendant une certaine période avant de pouvoir demander un budget mobilité.

Parce que tant l'allocation de mobilité que le budget mobilité visent à offrir une alternative à la voiture de société et à inciter les travailleurs à se déplacer autrement qu'en voiture, on a choisi, via le projet de 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 (DOC 54 3382/001), d'étendre le champ d'application de l'allocation de mobilité aux travailleurs qui n'ont pas de voiture de société mais qui y ont droit.

In essentie vertrekt het mobiliteitsbudget van de zogenaamde *Total Cost of Ownership* (TCO) of met andere woorden de totale kostprijs van een bepaalde bedrijfswagen voor de werkgever: bedoeld worden daarmee met andere woorden niet alleen de financieringskosten (afschrijving of leaseprijs) maar ook de verzekering, het onderhoud, de verkeersbelasting, de brandstof, enz.

De grootte van het mobiliteitsbudget is met andere woorden even groot als die totale kostprijs (TCO) en de werknemer kan dat budget dan vervolgens naar eigen goeddunken besteden in drie pijlers:

Pijler 1 is daarbij dan steeds een auto maar dan wel een elektrische of een andere milieuvriendelijke wagen. “Milieuvriendelijk” betekent in deze context dan een wagen met een maximale CO₂ uitstoot van 95 gram en een euronorm die voldoet aan de hoogste euronorm voor nieuwe voertuigen op dat moment.

Gaat het om een hybride voertuig, dan wordt er vereist, naar analogie met wat beslist werd in het kader van de hervorming van de vennootschapsbelasting, dat de elektrische batterij geen energiecapaciteit mag hebben van minder dan 0,5 kWh per 100 kg wagengewicht.

Pijler 2 omvat dan een heel gamma aan duurzame vervoersmiddelen waaronder fietsen, bromfietsen, steps, abonnementen en vervoersbewijzen op het openbaar vervoer, deelsystemen enz.

Ook “dichter bij het werk gaan wonen” valt onder deze tweede pijler en houdt in dat de werknemer zijn mobiliteitsbudget in dat geval geheel of gedeeltelijk kan gebruiken voor zijn huisvestingskosten, zijnde huurgelden of interesten van een hypothecaire lening met betrekking tot de woonplaats binnen een straal van 5 kilometer van de plaats van tewerkstelling.

De laatste en derde pijler is dan in feite het saldo na één jaar, dat overblijft na gebruik van pijler 1 en/of 2 en dat aan de werknemer zal worden uitbetaald.

Inzake het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget, komen volgende werknemers in aanmerking:

1) werknemers die in de voorbije 36 maanden een bedrijfswagen hebben gehad gedurende minstens 12 maanden, waarvan drie maand onmiddellijk voorafgaand aan het moment van de aanvraag (= zoals bij *cash for car*);

2) werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen volgens hun arbeidsovereenkomst maar er niet voor

Pour l'essentiel, le budget mobilité se base sur le *Total Cost of Ownership* (TCO) ou, en d'autres termes, le coût total lié à une voiture de société pour l'employeur: cela signifie non seulement les coûts de financement (amortissement ou prix du leasing), mais également les frais d'assurance, d'entretien, de taxe de circulation, de carburant, etc.

Le montant du budget mobilité correspond autrement dit au coût total (TCO) et le travailleur peut ensuite répartir ce budget dans trois piliers selon son bon vouloir:

Le pilier 1 consiste toujours en une voiture mais une voiture électrique ou une autre voiture respectueuse de l'environnement. “Respectueuse de l'environnement” signifie ici une voiture avec une émission maximale de 95 grammes de CO₂ et une norme Euro qui correspond à la norme Euro la plus élevée applicable aux véhicules neufs à ce moment-là.

S'il s'agit d'un véhicule hybride, il faut, par analogie avec ce qui a été décidé dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés, que la batterie électrique n'ait pas une capacité inférieure à 0,5 kWh par 100 kg du poids de la voiture.

Le pilier 2 comporte tout un éventail de moyens de transport durables, tels que bicyclettes, cyclomoteurs, trottinettes, abonnements et billets de transports en commun, systèmes de partage, etc.

“Vivre plus près de son travail” relève aussi de ce deuxième pilier et implique que le travailleur peut allouer, le cas échéant, une partie ou la totalité de son budget mobilité au paiement de ses frais de logement, c'est-à-dire les loyers ou les intérêts d'un emprunt hypothécaire relatif à la résidence qui se situe dans un rayon de 5 kilomètres du lieu de travail.

Le troisième et dernier pilier représente en fait le solde qui reste à l'issue de l'utilisation, pendant un an, des piliers 1 et/ou 2, solde qui sera versé au travailleur.

En ce qui concerne le champ d'application du budget mobilité, les travailleurs suivants entrent en ligne de compte:

1) les travailleurs qui ont eu, au cours des 36 derniers mois, une voiture de société pendant au moins 12 mois, ainsi que durant les trois mois précédant immédiatement la date de la demande (comme pour *le cash for car*);

2) les travailleurs qui ont droit à une voiture de société conformément à leur contrat de travail mais qui l'ont

gekozen hebben: dat recht moet in de voorbije 36 maanden gedurende minstens 12 maanden bestaan hebben, waarvan ook drie maanden onmiddellijk voorafgaand aan het moment van de aanvraag.

Er is wel een belangrijke uitzondering: deze dubbele voorwaarde in hoofde van de werknemer, te weten die 36 maanden en die 12 maanden, geldt niet bij verandering van werkgever, noch bij een promotie of een functieverandering vóór 1 januari 2019.

Voor werkgevers die een mobiliteitsbudget willen invoeren, gelden dezelfde voorwaarden als voor de *cash for car*: vereist is namelijk dat ze al minstens 36 maanden een bedrijfswagenbeleid hebben binnen hun onderneming.

Voor startende werkgevers geldt deze 36 maanden evenwel niet, net zoals dat ook het geval is bij de *cash for car*.

Wat ten slotte de fiscale en parafiscale behandeling betreft van het mobiliteitsbudget, is voor de verschillende pijlers het volgende van belang:

- voor de eerste pijler of met andere woorden de milieuvriendelijke wagen, geldt de fiscale en parafiscale behandeling zoals voor elke andere bedrijfswagen;

- de alternatieve en duurzame vervoersmodi van de tweede pijler zijn volledig vrijgesteld van belasting in hoofde van de werknemer om deze pijler maximaal aan te moedigen. Om dezelfde reden is deze tweede pijler volledig aftrekbaar bij de werkgever.

De fiscale behandeling van deze tweede pijler is in wezen dus hetzelfde als wat momenteel reeds het geval is voor de terugbetaling van een abonnement op het openbaar vervoer;

- het resterende gedeelte van het mobiliteitsbudget dat wordt uitbetaald aan de werknemer (= derde pijler): dit wordt fiscaal vrijgesteld bij de werknemer maar er wordt wel een specifieke sociale bijdrage op geheven ten laste van die werknemer van in totaal 38,07 %.

Mede dankzij de hogervermelde fiscale en parafiscale behandeling en tevens rekening houdende met de gunstige gevolgen op het vlak van mobiliteit, gezondheid en milieu, is het mobiliteitsbudget in eerste instantie budgettair neutraal en zal een nauwlettende monitoring moeten aantonen of dit ook effectief zo blijft in de toekomst.

refusée: ce droit doit exister depuis au moins 12 mois au cours des 36 derniers mois, et doit avoir existé durant les trois mois précédant immédiatement la demande.

Il existe toutefois une exception importante: cette double condition à remplir dans le chef du travailleur, qui concerne les périodes précitées de 36 mois et de 12 mois, ne s'applique pas en cas de changement d'employeur, ni en cas de promotion ou de changement de fonction avant le 1^{er} janvier 2019.

Pour les employeurs qui souhaitent instaurer un budget mobilité, les conditions applicables sont les mêmes que pour le *cash for car*: il faut notamment qu'ils mènent une politique en matière de voitures de société depuis au moins 36 mois au sein de leur entreprise.

Pour les employeurs qui débutent, la condition des 36 mois n'est toutefois pas d'application, comme c'est aussi le cas pour le *cash for car*.

Enfin, en ce qui concerne le traitement fiscal et parafiscal du budget mobilité, les éléments suivants sont importants pour les différents piliers:

- pour le premier pilier (soit les voitures respectueuses de l'environnement), le traitement fiscal et parafiscal est identique à celui qui est applicable à toute autre voiture de société;

- les modes de transport alternatifs et durables du deuxième pilier sont totalement exonérés d'impôt dans le chef du travailleur afin d'encourager au maximum le recours à ce pilier. Pour la même raison, ce deuxième pilier est entièrement déductible dans le chef de l'employeur.

Le traitement fiscal de ce deuxième pilier est essentiellement identique au traitement déjà appliqué actuellement pour le remboursement d'un abonnement de transport en commun;

- le solde restant du budget de mobilité versé au travailleur (= troisième pilier) est exonéré d'impôt pour le travailleur, mais une contribution sociale spécifique est prélevée à la charge du travailleur à hauteur de 38,07 % au total.

Grâce, notamment, au traitement fiscal et parafiscal mentionnés plus haut et compte tenu en outre des conséquences positives en termes de mobilité, de santé et d'environnement, le budget mobilité est *a priori* jugé neutre sur le plan budgétaire et un monitoring vigilant devra démontrer s'il le restera effectivement à l'avenir.

B. Toegevoegde wetsvoorstellen nrs. 0285, 1925 en 3031

Er wordt verwezen naar de toelichting bij de toegevoegde wetsvoorstellen nrs. 285, 1925 en 3031.

II. — BESPREKING

(Vergaderingen van 15 en 16 januari 2019)

A. Vragen van de leden

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) herinnert eraan dat zijn fractie, tijdens de bespreking van het wetsontwerp tot invoering van de mobiliteitsvergoeding (*cash for car*) gevraagd heeft om het voorstel tot invoering van een mobiliteitsbudget, uitgewerkt in de schoot van Nationale Arbeidsraad (NAR), aan het parlement voor te leggen. Dit voorstel was een meer adequaat antwoord op het concept van de bedrijfswagen als substituuat van het loon. Gezien de verplichtingen inzake het klimaatakkoord van Parijs, de problematiek van de volksgezondheid veroorzaakt door de uitstoot van het fijn stof en de kostprijs van de vele files, dringt een forse reductie van het aantal voertuigen zich sterk op. Dit betekent eveneens dat het bestaande regime van bedrijfswagens fundamenteel in vraag moet gesteld worden.

Het concept van het mobiliteitsbudget geeft aan de werknemer de mogelijkheid om vrijwillig afstand te doen van het gebruik van een bedrijfswagen om in ruil een budget te ontvangen dat hij kan besteden aan een waaier van verschillende vervoersmodi (mobiliteitspakket). De tekst van het voorliggend wetsontwerp draagt de voorkeur van zijn fractie weg ten opzichte van de regeling van de mobiliteitsvergoeding.

Desalniettemin zijn er nog een aantal belangrijke tekortkomingen in de tekst van het voorliggend wetsontwerp. De spreker verwijst hierbij naar de matige ambities inzake de uitstoot van de bedrijfswagens. Zijn fractie ambieert een emissievrij bedrijfswagenpark.

Daarnaast meent de spreker dat een mobiliteitskaart beschikbaar moet gesteld worden aan de werknemers. Deze mobiliteitskaart kan verschillende vervoersmodi aan elkaar koppelen. Deze optie is tot op heden niet opgenomen in het mobiliteitsbudget.

Bovendien merkt de spreker op dat de tussenkomst in de kosten verbonden aan de huisvesting in het kader van het mobiliteitsbudget moet uitgebreid worden. Het voorliggend wetsontwerp beperkt deze tussenkomst

B. Propositions de loi jointes nos 0285, 1925 et 3031

Il est renvoyé à la justification des propositions de loi jointes n^{os} 0285, 1925 et 3031.

II. — DISCUSSION

(Réunions des 15 et 16 janvier 2019)

A. Questions des membres

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) rappelle que, lors de l'examen du projet de loi introduisant l'allocation de mobilité (*cash for car*), son groupe a demandé que soit soumise au Parlement la proposition visant l'instauration d'un budget de mobilité élaborée par le Conseil national du travail (CNT), cette proposition constituant une réponse plus appropriée au concept de la voiture de société en tant que rémunération de substitution. Compte tenu des obligations découlant de l'accord de Paris sur le climat, du problème de santé publique engendré par l'émission des particules fines et des coûts engendrés par les nombreux embouteillages, une réduction substantielle du nombre de véhicules s'impose. Cela signifie également que le régime actuel des voitures de société doit être fondamentalement remis en question.

Le concept du budget mobilité permet au travailleur de renoncer volontairement à l'utilisation de sa voiture de société pour recevoir, en échange, un budget qu'il peut consacrer à différents modes de transport (paquet mobilité). Le texte du projet de loi à l'examen est préféré par son groupe à la réglementation relative à l'allocation de mobilité.

Le texte du projet de loi à l'examen présente néanmoins un certain nombre de manquements importants. L'intervenant renvoie en l'occurrence aux modestes ambitions en matière d'émissions produites par les voitures de société. Son groupe vise un parc de voitures de société à émission de CO₂ nulle.

L'intervenant estime par ailleurs qu'une carte mobilité doit être mise à la disposition des travailleurs. Cette carte mobilité permet de combiner différents modes de transport. Jusqu'à présent, cette option n'a pas été reprise dans le budget mobilité.

L'intervenant fait en outre observer qu'il y a lieu d'étendre l'intervention dans les frais de logement dans le cadre du budget mobilité. Le projet de loi à l'examen limite cette intervention aux travailleurs habitant à

tot werknemers die op maximaal 5 kilometer van hun arbeidsplaats wonen. Hij meent dat deze afstand moet verlengd worden tot maximaal 10 kilometer. Deze afstand laat de werknemer toe om bijvoorbeeld met de fiets naar het werk te komen.

De spreker stipt aan dat eventueel misbruik van de regeling moet worden tegengegaan. Een werknemer die beschikt over een mobiliteitsbudget zou niet eveneens mogen kunnen beschikken over een bedrijfswagen. De tekst van het voorliggend wetsontwerp laat de deur naar dergelijk misbruik jammer genoeg openstaan. Dit staat echter haaks op de doelstellingen van dit wetsontwerp. Bovendien versterkt dit wetsontwerp zo het stramien waarbij steeds meer voordelen worden uitgekeerd aan werknemers die niet onderworpen zijn aan dezelfde fiscale en parafiscale behandeling zoals het loon. Vanuit dit opzicht meent de spreker dat het resterende bedrag dat de werknemer niet heeft uitgegeven in het kader van het mobiliteitsbudget beschouwd moet worden als brutoloon, met de daaraan gekoppelde fiscale behandeling. Op die manier kan eventueel misbruik beter bestreden worden en kunnen de overheidsfinanciën veiliggesteld worden.

Daarenboven stelt de spreker vast dat er geen monitoring is van de actuele vloot van bedrijfswagens. Dit betekent dat de overheid niet beschikt over allerhande relevante informatie zoals het type voertuig (diesel, benzine, hybride, elektrisch), de gemiddelde afstand van het woon-werkverkeer en de finaliteit van de wagen (salariswage of dienstvoertuig). Een monitoringsysteem moet ingevoerd worden zodat de nodige gegevens kunnen verzameld worden zodat er een grondige analyse van de actuele vloot van bedrijfswagens kan plaatsvinden en er een veel grotere capaciteit zal zijn om toekomstige beleidsdaden dienovereenkomstig aan te passen.

Tot slot licht de spreker *de amendementen nrs. 11 tot 16 van de heren Gilkinet en Calvo* (DOC 54 3381/003) toe.

— De amendementen nrs. 11 tot 13:

Deze amendementen strekken ertoe artikel 3 te wijzigen teneinde tegen 2025 de CO₂-uitstoot van de bedrijfswagen geleidelijk tot nul te herleiden, de multimodaliteit te ondersteunen door een combinatie van mobiliteitsdiensten in te richten en de maximale afstand tussen woning en werkplaats, in het kader van de tussenkomst in de huisvestingskosten, te verdubbelen tot 10 kilometer.

5 kilomètres au maximum de leur lieu de travail. Il estime que cette distance doit être portée à 10 kilomètres au maximum. Cette distance permet, par exemple, au travailleur de se rendre au travail à vélo.

L'intervenant indique qu'il y a lieu d'éviter les éventuels abus du régime. Le travailleur qui bénéficie d'un budget mobilité ne devrait pas pouvoir également disposer d'une voiture de société. Le projet de loi à l'examen laisse malheureusement la porte ouverte de tels abus, ce qui est contraire aux objectifs du projet de loi à l'examen. Qui plus est, le projet de loi à l'examen renforce le modèle selon lequel des avantages de plus en plus nombreux qui ne sont pas soumis au même traitement fiscal et parafiscal que le salaire sont accordés aux travailleurs. Sous cet angle, l'intervenant estime que le solde que le travailleur n'a pas dépensé dans le cadre du budget mobilité doit être considéré comme salaire brut, avec le traitement fiscal y afférent. Cette mesure permet de mieux lutter contre les éventuels abus et de préserver les finances publiques.

L'intervenant constate en outre qu'il n'y a pas de monitoring de la flotte actuelle de voitures de société. Cela signifie que l'État ne dispose pas de toute une série d'informations pertinentes telles que le type de véhicule (diesel, essence, hybride, électrique), la distance moyenne du déplacement entre le domicile et le lieu de travail et la finalité de la voiture (voiture "salaire" ou véhicule "outil"). Un système de monitoring doit être mis en place de manière à pouvoir rassembler les données nécessaires en vue d'une analyse approfondie de la flotte actuelle de voitures de société et d'une plus grande capacité d'ajuster les politiques futures en conséquence.

Enfin, l'intervenant commente *les amendements n^{os} 11 à 16 de MM. Gilkinet et Calvo* (DOC 54 3381/003).

— Les amendements n^{os} 11 à 13:

Ces amendements visent à modifier l'article 3 afin, d'ici 2025, de réduire progressivement à zéro les émissions de CO₂ des voitures de société, de soutenir la multimodalité en mettant en place une combinaison de services de mobilité et de doubler la distance maximale entre le domicile et le lieu de travail, dans le cadre de l'intervention dans les frais de logement, en la portant à 10 kilomètres.

— De amendementen nrs. 14 tot 16:

Deze amendementen strekken ertoe artikel 10 te wijzigen en een nieuw hoofdstuk IV/1 en artikel 25/1 in te voegen teneinde het dubbel gebruik van bestaande vervoersregelingen tegen te gaan (bijvoorbeeld combinatie bedrijfswagen en mobiliteitsbudget) en een monitoringsysteem met jaarlijkse verslaggeving in te voeren waardoor de overheid een belangrijk instrument verwerft inzake beleidsevaluatie en -ontwikkeling.

De heer Frédéric Daerden (PS) geeft aan dat zijn fractie het voorliggend wetsontwerp ondersteunt omdat dit wetsontwerp enerzijds de resultante is van het sociaal overleg en anderzijds gericht is op het ontwarren van de huidige mobiliteitsknoop.

Desalniettemin heeft zijn fractie een aantal amendementen ingediend. De spreker licht vervolgens *de amendementen nrs. 3 tot 5 van de heer Daerden c.s.* (DOC 54 3381/003) toe. Deze amendementen strekken ertoe wijzigingen aan te brengen aan de artikelen 3, 4 en 10 teneinde het maximaal bedrag in het kader van het mobiliteitsbudget te beperken tot 35 000 euro, de werkgever te verplichten om het mobiliteitsbudget voor te stellen aan zijn werknemers die reeds over een bedrijfswagen beschikken en mogelijke misbruiken te vermijden zoals het dubbelgebruik van het mobiliteitsbudget en de bedrijfswagen.

De heer Peter Vanvelthoven (sp.a) wil graag van de minister vernemen waarom een categorie van werknemers, met name diegenen die reeds gedurende een periode van 12 maanden, waarvan drie maanden onafgebroken na elkaar, een bedrijfswagen hebben, geen toegang zal hebben tot het mobiliteitsbudget. De spreker meent dat hierdoor deze maatregel haar doel, met name het aantal bedrijfswagens terugdringen, zal voorbij schieten. Waarom blijft deze categorie van werknemers uitgesloten van een toekenning van het mobiliteitsbudget?

Daarnaast wijst de spreker erop dat de invoering van de mobiliteitsvergoeding haar doelstellingen niet heeft bereikt. Slechts enkele tientallen personen hebben hun bedrijfswagen ingeruild voor een mobiliteitsvergoeding. De spreker vraagt zich af of deze maatregel reeds werd geëvalueerd en hoeveel werknemers tot op heden gebruik hebben gemaakt van de mobiliteitsvergoeding.

De spreker betreurt dat er geen uitdovingsmechanisme voor bedrijfswagens is opgenomen in het voorliggend wetsontwerp. Hierdoor blijft het mogelijk om niet voor het mobiliteitsbudget te kiezen en voluit te blijven opteren voor een bedrijfswagen. Daarnaast

— Les amendements n^{os} 14 à 16:

Ces amendements visent à modifier l'article 10 et à insérer un chapitre IV/1 et un article 25/1 afin de lutter contre le recours simultané à différents régimes en matière de transports (par exemple, combiner la voiture de société et le budget mobilité) et de mettre en place un système de monitoring comprenant un rapportage annuel, ce qui permettra à l'État d'acquérir un instrument important en matière d'évaluation et d'élaboration de la politique.

M. Frédéric Daerden (PS) indique que son groupe soutient le projet de loi à l'examen car celui-ci, d'une part, résulte de la concertation sociale et, d'autre part, vise à démêler l'écheveau actuel de la mobilité.

Malgré ce soutien, son groupe a présenté une série d'amendements. L'intervenant commente ensuite les amendements n^{os} 3 à 5 de *M. Daerden et consorts* (DOC 54 3381/003). Ces amendements tendent à apporter des modifications aux articles 3, 4 et 10 afin de plafonner le montant octroyé dans le cadre du budget mobilité à 35 000 euros, d'obliger l'employeur à proposer le budget mobilité à ses travailleurs qui disposent déjà d'une voiture de société et d'éviter d'éventuels abus, comme le fait d'avoir recours à la fois au budget mobilité et à la voiture de société.

M. Peter Vanvelthoven (sp.a) demande au ministre pourquoi une catégorie de travailleurs, à savoir ceux qui disposent déjà d'une voiture de société depuis douze mois, dont trois mois sans interruption, n'aura pas accès au budget mobilité. L'intervenant considère qu'à cause de cette exclusion, la mesure va passer à côté de son objectif, à savoir réduire le nombre de véhicules de société. Pourquoi cette catégorie de travailleurs reste-t-elle exclue de l'octroi du budget mobilité?

L'intervenant relève en outre que l'instauration d'une allocation de mobilité n'a pas atteint ses objectifs. Seules quelques dizaines de personnes ont échangé leur voiture de société contre une allocation de mobilité. Le membre demande si cette mesure a déjà été évaluée et combien de travailleurs ont eu recours à cette allocation jusqu'ici.

L'intervenant déplore l'absence de mécanisme d'extinction pour les véhicules de société dans le projet de loi à l'examen. De ce fait, il reste possible de ne pas opter pour le budget mobilité et de continuer à bénéficier pleinement de la voiture de société. En outre,

wil de spreker het mobiliteitsbudget uitbreiden naar alle werknemers, ook naar diegenen die thans niet beschikken over een bedrijfswagen. Op die manier zullen werknemers meer gebruik maken van het openbaar vervoer of meer geneigd zijn om dicht bij hun plaats van tewerkstelling te wonen.

Om deze *modal shift* te realiseren zijn er bijkomende investeringen nodig in het openbaar vervoer. De spreker stelt echter vast dat zowel bij de NMBS als bij de regionale vervoersmaatschappij De Lijn het omgekeerde plaatsvindt, met name een desinvestering.

Daarnaast wil de spreker van de minister vernemen waarom hij geopteerd heeft voor een uitstootnorm van 95 gram CO₂ per kilometer. Hierdoor zal België twee jaar eerder dan de rest van de Europese Unie deze strenge norm hanteren. Waarom heeft de minister er niet voor gekozen om een degressieve regeling in te voeren met een jaarlijkse vermindering ten belope van 5 gram CO₂ per kilometer?

Voor wat betreft de uitzondering voor de eindereeksvoertuigen, wil de spreker vernemen van de minister of er toezicht zal voorzien worden zodat er voldoende garanties zijn dat deze voertuigen aan de standaarden voldoen.

De spreker vraagt zich af of de FOD Mobiliteit reeds berekeningen heeft gemaakt van het potentiële aantal werknemers dat gebruik zal maken van deze maatregel. Is ook de impact van de maatregel op het openbaar vervoer berekend?

Het mobiliteitsbudget moet eigenlijk voorzien worden voor alle werknemers. Overweegt deze regering een eventuele uitbreiding van het mobiliteitsbudget naar alle werknemers?

Betreffende het verbruik en het verhuren van taxi's, vraagt de spreker zich af of Uber ook onder deze bepaling valt.

Tot slot licht de spreker *de amendementen nrs. 6 en 7 van de heer Vanvelthoven c.s.* (DOC 54 3381/003) toe. Deze amendementen strekken ertoe om artikel 3 te wijzigen en een nieuw artikel 28 in te voegen teneinde de maximale afstand tussen woning en werkplaats, in het kader van de tussenkomst in de huisvestingskosten, te verdubbelen tot 10 kilometer, en een grondige evaluatie te organiseren, één jaar na invoering van deze maatregel.

l'intervenant souhaite étendre le budget mobilité à tous les travailleurs, y compris à ceux qui ne disposent pas aujourd'hui d'une voiture de société. Cette mesure permettra d'inciter les travailleurs à recourir davantage aux transports en commun ou à habiter plus près de leur lieu de travail.

Pour réaliser ce transfert modal (*modal shift*), des investissements supplémentaires sont nécessaires dans les transports publics. L'intervenant constate toutefois que, tant à la SNCB que dans la société régionale de transports *De Lijn*, c'est l'inverse qui se produit, à savoir un désinvestissement.

L'intervenant demande en outre au ministre pourquoi il a choisi de fixer la norme d'émission de CO₂ à 95 grammes par kilomètre. La Belgique appliquera ainsi cette norme stricte deux ans plus tôt que le reste de l'Union européenne. Pourquoi le ministre n'a-t-il pas opté pour un régime dégressif, en prévoyant une réduction annuelle de 5 grammes de CO₂ par kilomètre?

En ce qui concerne l'exception pour les véhicules de fin de série, l'intervenant demande au ministre si un contrôle sera mis en place afin de prévoir suffisamment de garanties que ces véhicules respectent les normes.

L'intervenant se demande si le SPF Mobilité a déjà calculé le nombre potentiel de travailleurs qui recourront à cette mesure. A-t-on également calculé l'impact de la mesure sur les transports publics?

Le budget mobilité devrait en fait être prévu pour tous les travailleurs. Le gouvernement envisage-t-il de l'étendre éventuellement à tous les travailleurs?

En ce qui concerne l'usage de taxis et la location de voitures avec chauffeurs, l'intervenant se demande si Uber est également visé par cette disposition.

Enfin, l'intervenant commente *les amendements nos 6 et 7 de M. Vanvelthoven et consorts* (DOC 54 3381/003), tendant à modifier l'article 3 et à insérer un article 28 afin, d'une part, de doubler et de porter à 10 kilomètres la distance maximale entre le domicile et le lieu de travail dans le cadre de l'intervention dans les frais de logement et, d'autre part, de prévoir une évaluation approfondie un an après l'instauration de cette mesure.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) merkt op dat de verkeersdrukte jaar na jaar blijft toenemen. De bedrijfswagen is één van de redenen van de duurzame toename van het aantal voertuigen op de weg en dit omwille van het feit dat er zo goed als geen rem staat op het gebruik van de bedrijfswagen. Bovendien neemt het aantal werknemers dat gebruikmaakt van een bedrijfswagen jaar na jaar toe. Voor heel veel werknemers is deze wagen noodzakelijk bij de uitvoering van hun job maar voor heel wat werknemers is deze bedrijfswagen louter een extralegaal voordeel dat in bepaalde gevallen verplicht deel uitmaakt van het loonpakket.

Het mobiliteitsbudget biedt dus een bijkomende keuzemogelijkheid aan voor de werknemers en de werkgevers om tegemoet te komen aan de actuele mobiliteitsnoden en de samenstelling van de verloningspakketten. Aan de hand van het mobiliteitsbudget kan de werknemer via een waaier aan vervoersmodi voldoen aan zijn mobiliteitsbehoeften. Dit mobiliteitsbudget kan een belangrijk hefboom zijn voor die bedrijven die specifieke multimodale vervoersoplossingen aanbieden. Op die manier kan het mobiliteitsbudget zich presenteren als een aantrekkelijk alternatief voor de bedrijfswagen.

Daarnaast merkt de spreker op dat het woord “rijwielen” in de artikelsgewijze toelichting (DOC 54 3381/001, blz. 8) verkeerd wordt gebruikt. De categorie “rijwielen” omvat enkel de gewone fietsen, en de elektrische fietsen met een maximale snelheid van 25 km/u. Een speedpedelec behoort daar bijvoorbeeld evenwel niet toe. In de wettekst stelt er zich echter geen probleem aangezien rijwielen en bromfietsen gezamenlijk vermeld worden (DOC 54 3381/001, blz. 66).

Het voorliggend wetsontwerp stipuleert dat motorfietsen en moto's wel elektrisch moeten aangedreven zijn. Deze bepaling geldt echter niet voor bromfietsen, klasse A en B. Dit betekent dat de bijzonder vervuilende tweetaktbrommers wel opgenomen worden in het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget. Is het opportuun in het kader van de zoektocht naar een meer milieuvriendelijke mobiliteit om deze vervuilende tweetaktbrommers te behouden?

De spreker haalt een casus aan afkomstig uit de Fiscooloog met het oog op verduidelijking door de bevoegde minister via het verslag. Wat als de werknemer op het ogenblik van de toekenning van een mobiliteitsbudget over meerdere bedrijfswagens beschikt. Volgens het voorliggend wetsontwerp zou het mobiliteitsbudget vervallen van zodra de werknemer over een bedrijfswagen beschikt, die niet het voorwerp heeft uitgemaakt van

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souligne que la densité du trafic continue à augmenter d'année en année. Les voitures de société sont une des raisons de l'augmentation constante du nombre de véhicules sur les routes et ce, parce qu'il n'y a quasiment aucun frein à leur utilisation. En outre, le nombre de travailleurs qui utilisent une voiture de société augmente chaque année. Pour un très grand nombre de travailleurs, cette voiture est nécessaire pour accomplir leur travail, mais pour beaucoup d'autres, il s'agit purement et simplement d'un avantage extralégal qui, dans certains cas, fait obligatoirement partie de l'enveloppe salariale.

Le budget mobilité offre donc aux travailleurs et aux employeurs une option supplémentaire pour répondre aux besoins actuels en matière de mobilité et composer les enveloppes salariales. Le budget mobilité permet au travailleur de répondre à ses besoins de mobilité grâce à un éventail de modes de transport. Ce budget mobilité peut constituer un important levier pour les entreprises qui proposent des solutions de transport multimodal spécifiques. Le budget mobilité peut ainsi se présenter comme une alternative attrayante à la voiture de société.

En outre, l'intervenant fait observer que le mot “rijwielen” (en français “cycles”) est utilisé à tort dans la version néerlandaise du commentaire des articles (DOC 54 3381/001, p. 8). La catégorie des “rijwielen” englobe uniquement les vélos ordinaires et les vélos électriques dont la vitesse maximale ne dépasse pas 25 km à l'heure. Un *speed pedelec*, par exemple, n'entre pas dans cette catégorie. Le texte du dispositif ne pose toutefois pas problème étant donné que les cycles et les cyclomoteurs y sont mentionnés ensemble (DOC 54 3381/001, p. 66).

Le projet de loi à l'examen stipule toutefois que les motocyclettes et les motos doivent être propulsées de façon électrique pour entrer en considération. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux cyclomoteurs de classe A et B. Cela signifie que les cyclomoteurs (mobylettes) deux-temps très polluants relèvent bien du champ d'application du budget mobilité. Est-il opportuun, dans le cadre de la recherche d'une mobilité plus écologique, de conserver ces cyclomoteurs deux-temps très polluants?

L'intervenant cite un cas tiré du Fiscologue, afin que le ministre compétent clarifie la situation dans le rapport. Qu'advient-il si le travailleur dispose de plusieurs voitures de société au moment de l'octroi d'un budget mobilité? Aux termes du projet de loi à l'examen, le budget mobilité cesserait de s'appliquer dès que le travailleur dispose d'une voiture de société n'ayant pas fait l'objet de l'octroi d'un budget mobilité. Cette disposition

de toekenning van het mobiliteitsbudget. Wat hiermee kan bedoeld worden is echter niet helemaal duidelijk. Na lezing van de wettekst inzake de mobiliteitsvergoeding (DOC 54 3382/001) kan afgeleid worden dat waarschijnlijk de volgende situatie wordt bedoeld; neem bijvoorbeeld een werknemer die op het ogenblik dat zijn aanvraag voor een mobiliteitsbudget wordt ingewilligd over twee bedrijfswagens A & B beschikt. Hij levert bedrijfswagen A in voor het mobiliteitsbudget en hij behoudt bedrijfswagen B. Stel dat die werknemer nadien een bedrijfswagen C ter beschikking zou gesteld krijgen van hetzelfde bedrijf, niet-gefinancierd met een mobiliteitsbudget, dan beschikt deze werknemer opnieuw over twee bedrijfswagens, met name bedrijfswagen B, die niet het voorwerp heeft uitgemaakt van de toekenning van het mobiliteitsbudget omwille van de inlevering van bedrijfswagen A in ruil voor het mobiliteitsbudget, en bedrijfswagen C, die er dan de oorzaak van is dat de toekenning van het mobiliteitsbudget vanaf dan vervalt. Wellicht is dit de enige juiste interpretatie. De spreker wil graag van de minister vernemen of deze interpretatie klopt.

De spreker meent dat de voorstellen om de maximale afstand tussen woonplaats en plaats van tewerkstelling te verlengen tot 10 kilometer geen goed idee is. De gemiddelde afstand van het woon-werkverkeer in Vlaanderen bedraagt 12 kilometer. De uitbreiding van de maximale afstand zal de stimulans om veel dichterbij het werk te gaan wonen zo goed als volledig neutraliseren. Bovendien laat de afstand van 5 kilometer wel toe om op duurzame wijze (te voet of per fiets) het traject tussen woonplaats en plaats van tewerkstelling af te leggen. Hij meent dat het opportuun is om de evaluatie van de huidige maatregel af te wachten alvorens te sleutelen aan deze afstand.

Daarnaast verbaast de spreker zich over de collega-parlementsleden die zich enerzijds verheugen over het feit dat het mobiliteitsbudget ontwikkeld is op basis van een akkoord tussen de sociale partners om vervolgens amendementen in te dienen waardoor het sociaal akkoord, dat zij toejuichen, op de helling komt te staan.

Het mobiliteitsbudget vormt een volwaardig alternatief voor de bedrijfswagen. Het mobiliteitsbudget heeft trouwens een sociaal en fiscaal statuut dat concurrentieel zal zijn met de bedrijfswagen. Ze wil werknemers ertoe brengen om vrijwillig de bedrijfswagen geheel of gedeeltelijk te laten staan ten voordele van andere vervoersmiddelen. De spreker is ervan overtuigd dat deze maatregel een eerste stap is waarbij in de toekomst het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget kan uitgebreid worden zodat het een alternatief kan worden voor alle bestaande vormen van vergoedingen in het kader

manque toutefois de clarté. Après lecture du texte de loi relatif à l'allocation de mobilité (DOC 54 3382/001), on peut supposer que c'est probablement la situation suivante qui est visée: prenons par exemple un travailleur qui, au moment où sa demande de budget mobilité est accordée, dispose de deux voitures de société A & B. Il restitue la voiture de société A en contrepartie du budget mobilité et conserve la voiture de société B. Imaginons que ce travailleur reçoive ensuite une voiture de société C de la part de la même entreprise, non financée par un budget de mobilité. Il dispose alors à nouveau de deux voitures de société, à savoir le véhicule B, qui n'a pas fait l'objet de l'octroi d'un budget mobilité compte tenu de la restitution de la voiture de société A en échange du budget mobilité, et d'une voiture de société C, qui a pour conséquence que le budget de société cesse dès lors de s'appliquer. Il s'agit sans doute de la seule interprétation correcte. L'intervenant demande au ministre s'il confirme cette interprétation.

Le membre considère que la proposition de prolonger de 10 kilomètres la distance maximale séparant le domicile du lieu de travail n'est pas une bonne idée. La distance moyenne des déplacements domicile-lieu de travail en Flandre est de 12 kilomètres. L'allongement de la distance maximale neutralisera presque entièrement l'incitant qui visait à rapprocher beaucoup plus son domicile du lieu de travail. Qui plus est, la distance de 5 kilomètres permet bien d'effectuer de manière durable (à pied ou à vélo) le trajet domicile-lieu de travail. Pour l'intervenant, il serait opportun d'attendre l'évaluation de la mesure actuelle avant de modifier cette distance.

L'intervenant s'étonne en outre de voir certains de ses collègues parlementaires se réjouir que le budget de mobilité ait été mis au point sur la base d'un accord entre les partenaires sociaux, avant de présenter des amendements qui remettent en cause l'accord social dont ils se félicitaient.

Le budget mobilité constitue une alternative valable à la voiture de société. Il bénéficie d'ailleurs d'un statut social et fiscal capable de rivaliser avec celui de la voiture de la société. Il tend à inciter les travailleurs à abandonner volontairement, totalement ou partiellement, la voiture de société au profit d'autres moyens de transport. L'intervenant est convaincu que cette mesure est une première étape et qu'à l'avenir, le champ d'application du budget mobilité pourra être élargi et offrir une alternative à toutes les formes d'indemnités dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail.

van het woon-werkverkeer. Op die manier kan er aan de hand van het mobiliteitsbudget een harmonisering van de vele, vaak ingewikkelde, fiscale regelingen inzake woon-werkverkeer, doorgevoerd worden.

Tot slot licht de spreker de *amendementen nrs. 1 en 2 van de heer Van den Bergh c.s.* (DOC 54 3381/002) toe. Deze amendementen strekken ertoe artikel 3 te wijzigen teneinde de maximale uitstootnorm van CO₂ te verhogen naar 105 gram per kilometer en deze norm vervolgens verder te verlagen naar 95 gram per kilometer vanaf 1 januari 2021.

De heer Peter Dedecker (N-VA) merkt op dat zijn fractie achter het voorliggend wetsontwerp staat. Hij pleit er evenwel voor om het belang van het mobiliteitsbudget niet te overschatten. Het is een stap in de goede richting omdat aan de hand van het mobiliteitsbudget boven op de bedrijfswagen ook alternatieve vervoersmodi als extralegaal voordeel kunnen worden aangewend.

Hij meent echter dat het mobiliteitsbudget in zijn huidige vorm niet zo bijzonder concurrentieel is met de bedrijfswagen waarvan de gebruiksmogelijkheden veel uitgebreider zijn. Desalniettemin is het een stap vooruit op het vlak van keuzevrijheid waarbij niet enkel de bedrijfswagen wordt aangeboden.

De spreker meent dat er zich op termijn slechts twee duurzame oplossingen zullen manifesteren. Enerzijds een sterke verlaging van de lasten op arbeid waardoor de nood aan allerhande fiscale ontsnappingsformules via extralegale voordelen verdwijnt. De taxshift van de regering Michel I was een belangrijke stap in deze richting. Anderzijds pleit de spreker ervoor om de wirwar aan fiscale regelingen te ontwarren aan de hand van een coherent aanbod aan extralegale voordelen waarbij de werknemer een grotere keuzevrijheid geniet. Hij verwijst hierbij naar de cafetariaplannen die door bedrijven aan hun werknemers worden aangeboden.

Tot slot uit de spreker zijn ongenoegen over de manier waarop de amendementen tot stand zijn gekomen. Hij betreurt de werkwijze van de huidige regering om eenzijdig en zonder voorafgaand overleg haar amendementen in te dienen.

De heer Luk Van Biesen (Open Vld) licht de *amendementen nrs. 8 tot 10* (DOC 54 3381/003) toe.

— het amendement nr. 8:

Dit amendement strekt ertoe om wijzigingen aan te brengen in artikel 15 teneinde de huidige redactie van

Le budget mobilité permettra ainsi une harmonisation des nombreux dispositifs fiscaux, souvent compliqués, en matière de déplacements domicile-lieu de travail.

Enfin, l'intervenant commente les *amendements n^{os} 1 et 2 de M. Van den Bergh et consorts* (DOC 54 3381/002), qui tendent à modifier l'article 3 afin de porter la norme d'émission maximale de CO₂ à 105 grammes par kilomètre, avant de la réduire à 95 grammes par kilomètre à partir du 1^{er} janvier 2021.

M. Peter Dedecker (N-VA) indique que son parti soutient le projet de loi à l'examen. Il recommande toutefois de ne pas surestimer l'importance du budget mobilité. C'est un pas dans la bonne direction dans la mesure où le budget de mobilité offrira un avantage extralégal pour des moyens de transport alternatifs, et non plus exclusivement pour la voiture de société.

Il estime néanmoins que le budget mobilité sous sa forme actuelle n'est pas particulièrement compétitif avec la voiture de société, dont les possibilités d'utilisation sont beaucoup plus étendues. Il constitue toutefois une avancée en matière de liberté de choix, étant donné que la voiture de société n'est désormais plus la seule option possible.

L'intervenant estime qu'il n'y a que deux solutions durables à long terme. D'une part, une forte réduction des charges sur le travail, qui supprime la nécessité de recourir à toutes sortes de formules d'évasion fiscale par le biais d'avantages extralégaux. Le *tax shift* du gouvernement Michel I^{er} a représenté un pas important dans cette direction. D'autre part, l'intervenant plaide pour que l'on démêle l'écheveau de règles fiscales en offrant un ensemble cohérent d'avantages extralégaux pour lesquels le travailleur bénéficierait d'une plus grande liberté de choix. Il renvoie en l'occurrence aux plans cafétéria proposés par les entreprises à leurs travailleurs.

Enfin, l'intervenant exprime son mécontentement quant à la manière dont les amendements ont été élaborés. Il déplore la méthode de travail du gouvernement actuel, qui consiste à présenter ses amendements de manière unilatérale et sans consultation préalable.

M. Luk Van Biesen (Open Vld) commente les *amendements n^{os} 8 à 10* (DOC 54 3381/003).

— l'amendement n^o 8:

Cet amendement tend à modifier l'article 15 en vue de changer la rédaction actuelle de cette disposition. Cet

deze bepaling te wijzigen. Dit amendement vertolkt op die manier de wil van de wetgever dat bedrijfswagens die via een “*salary sacrifice*” ter beschikking werden gesteld, in beginsel niet ingeruild kunnen worden voor een mobiliteitsvergoeding, met uitzondering van eerder verkregen voordelen ter compensatie van het niet aanvaarden van een bedrijfswagen tenzij die voordelen op hun beurt geheel of gedeeltelijk het resultaat waren van een vervanging of omzetting. Tevens wordt verduidelijkt dat het mobiliteitsbudget ook mag worden toegekend ter vervanging van de mobiliteitsvergoeding. Zoals uiteengezet in de artikelsgewijze toelichting, laat deze uitzondering de werknemer toe om van het ene stelsel over te gaan naar het andere, met name om in de plaats van een bedrijfswagen te opteren voor een mobiliteitsvergoeding in toepassing van de wet van 30 maart 2018, om daarna terug te keren naar een mobiliteitsbudget in het kader van deze wet, en omgekeerd.

— de amendementen nrs. 9 en 10:

Deze amendementen strekken ertoe om wijzigingen aan te brengen in de artikelen 5 en 27 teneinde de inwerkingtreding van het mobiliteitsbudget uit te stellen tot 1 maart 2019.

Daarnaast merkt de spreker op dat deze amendementen in de schoot van de regering Michel I met goedkeuring van de vier regeringspartners werden opgemaakt.

De heer Benoît Piedboeuf (MR) is zeer verheugd dat het mobiliteitsbudget ter stemming voorligt. Deze maatregel komt er op vraag van zowel werknemers als werkgevers. De spreker meent dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget complementaire concepten zijn die erop gericht zijn om het gebruik van zachte mobiliteit te bevorderen en het gebruik van de wagen te ontmoedigen.

Het is belangrijk dat de keuzevrijheid behouden blijft waarbij de werkgever en de werknemer tot een gezamenlijk akkoord kunnen komen over de concrete invulling van de mobiliteitsbehoeften. Bovendien zal het mobiliteitsbudget de koopkracht van de werknemer niet aantasten aangezien het voorliggend wetsontwerp voorziet in een evenwicht op het gebied van de fiscale voordelen. De spreker sluit zich aan bij het standpunt van de heer Dedeker. Hij wil ook meer inzetten op verdere lastenverlagingen in plaats van nog meer bijkomende fiscale goocheltrucs te ontwikkelen die voordelig zijn voor de werknemer die te zwaar belast wordt.

Ten slotte wordt in het voorliggend wetsontwerp pijler 2 (verzameling alternatieve en duurzame vervoersmodi) meer begunstigd dan pijler 3 (resterend saldo).

amendement traduit ainsi la volonté du législateur selon laquelle la voiture de société qui a été mise à disposition dans le cadre d'un “*salary sacrifice*” ne peut en principe pas être échangée contre une allocation de mobilité, à l'exception des avantages antérieurement reçus en compensation du refus d'une voiture de société, sauf si ces avantages sont à leur tour le résultat, total ou partiel, d'un remplacement ou d'une conversion. De plus, il est précisé que le budget mobilité peut être instauré en remplacement d'une allocation de mobilité. Comme exposé dans le commentaire des articles, cette exception permet au travailleur de passer d'un régime à l'autre, à savoir d'opter pour une allocation de mobilité en lieu et place de sa voiture de société en application de la loi du 30 mars 2018, puis de passer vers un budget mobilité encadré par la loi à l'examen, et inversement.

— les amendements n^{os} 9 et 10:

Ces amendements tendent à modifier les articles 5 et 27 en vue de reporter l'entrée en vigueur du budget mobilité au 1^{er} mars 2019.

Par ailleurs, l'intervenant fait remarquer que ces amendements ont été rédigés sous le gouvernement Michel 1^{er} avec l'approbation des quatre partenaires du gouvernement.

M. Benoît Piedboeuf (MR) est très satisfait que le budget mobilité soit soumis au vote. Cette mesure est mise en place à la demande tant des travailleurs que des employeurs. L'intervenant estime que l'allocation de mobilité et le budget mobilité sont des concepts complémentaires visant à promouvoir l'utilisation de la mobilité douce et à décourager l'utilisation de la voiture.

Il est important que la liberté de choix soit maintenue, afin que l'employeur et le travailleur puissent parvenir à un accord conjoint sur la concrétisation des besoins en matière de mobilité. De plus, le budget mobilité n'affectera pas le pouvoir d'achat du travailleur, vu que le projet de loi à l'examen prévoit un équilibre sur le plan des avantages fiscaux. L'intervenant se rallie au point de vue de M. Dedeker. Il souhaite lui aussi miser sur de nouvelles réductions des charges au lieu d'élaborer de nouveaux tours de passe-passe fiscaux en faveur du travailleur surtaxé.

Enfin, dans le projet de loi à l'examen, le pilier 2 (ensemble de modes de transport alternatifs et durables) est plus avantageux que le pilier 3 (solde restant). Cela

Dat is volledig in overeenstemming met de besprekingen die in deze commissie hebben plaatsgevonden.

Daarnaast wil de spreker graag vernemen van de minister hoe het mobiliteitsbudget *in concreto* zal aangewend kunnen worden voor een tussenkomst in de aflossing van het hypothecair krediet. Welk specifiek systeem zal hiervoor ingevoerd worden?

Met betrekking tot de rijwielen, wil de spreker vernemen waarom de minister geopteerd heeft voor de maximumsnelheid van 45 kilometer per uur. Is deze bepaling gebaseerd op de resultaten van een technische studie of hebben andere overwegingen hierbij een rol gespeeld?

De spreker vraagt zich tot slot af of de minister reeds op basis van een studie de profielen van de werknemers die kiezen voor de mobiliteitsvergoeding en de profielen van de werknemers die kiezen voor een mobiliteitsbudget in kaart heeft gebracht.

De heer Benoît Dispa (cdH) merkt op dat de huidige mobiliteitspolitiek bijzonder absurd is aangezien de overheid aan de hand van de bedrijfswagen met gebruik van publieke middelen de fileproblematiek nog meer vergroot. De mobiliteitsvergoeding die vorig jaar werd ingevoerd heeft maar een bijzonder kleine impact gehad op het aantal bedrijfswagens. Deze maatregel is dan ook een flop.

Het mobiliteitsbudget dat tot stand gekomen is na overleg met de sociale partners lijkt in eerste instantie een minder slechte beleidsmaatregel dan de mobiliteitsvergoeding. Desalniettemin vreest de spreker dat ook deze maatregel geen antwoord biedt op de huidige uitdagingen inzake mobiliteit.

Met betrekking tot de maximumwaarde van de uitstoot van 95 gram CO₂ per kilometer van de milieuvriendelijk wagen binnen pijler 1, vraagt de spreker zich af waarom de minister voor deze norm heeft gekozen. Heeft er een marktonderzoek plaatsgevonden waardoor de keuzevrijheid van de werknemer niet werd aangetast? Blijft het huidige systeem van forfaitaire tankkaarten bestaan? Moet de kostprijs van de brandstof niet mee verrekend worden binnen het systeem van pijler 1 om op die manier de zoektocht naar andere vervoersmodi aan te moedigen?

Inzake pijler 2 wil de spreker graag vernemen of er in het kader van de opmaak van een koninklijk besluit het toepassingsgebied van de duurzame vervoersmodi reeds bepaald is. Waarom heeft men niet geopteerd om de parkings in de buurt van treinstations binnen het toepassingsgebied op te nemen?

s'inscrit dans le droit fil des discussions qui ont eu lieu au sein de cette commission.

Par ailleurs, l'intervenant demande au ministre comment le budget mobilité pourra être utilisé concrètement pour une intervention dans le remboursement du prêt hypothécaire. Quel sera le système spécifique mis en place à cet effet?

En ce qui concerne les cycles, l'intervenant souhaiterait savoir pourquoi le ministre a opté pour une vitesse maximale de 45 km/h. Cette disposition est-elle fondée sur les résultats d'une étude technique ou d'autres considérations ont-elles joué un rôle en la matière?

Enfin, l'intervenant se demande si le ministre a déjà, sur la base d'une étude, identifié les profils des travailleurs qui optent pour l'allocation de mobilité et les profils de ceux qui optent pour un budget mobilité.

M. Benoît Dispa (cdH) souligne que la politique actuelle en matière de mobilité est particulièrement absurde, étant donné qu'avec la voiture de société, les autorités aggravent encore le problème des files en utilisant de l'argent public. L'allocation de mobilité qui a été instaurée l'année passée n'a eu qu'un impact extrêmement limité sur le nombre de voitures de société. Cette mesure est donc un échec.

Le budget mobilité qui est sorti de la concertation avec les partenaires sociaux semble, de prime abord, une mesure moins mauvaise que l'allocation de mobilité. L'intervenant craint toutefois qu'une fois de plus, cette mesure n'apporte pas de réponse aux défis actuels en matière de mobilité.

En ce qui concerne la valeur maximale des émissions de CO₂, fixée à 95 grammes par kilomètre pour une voiture respectueuse de l'environnement visée dans le pilier 1, l'intervenant se demande pourquoi le ministre a choisi cette norme. Une étude de marché a-t-elle été réalisée préalablement de manière à ne pas porter atteinte à la liberté de choix du travailleur? Le système actuel de la carte carburant est-il maintenu? Le coût du carburant ne devrait-il pas être pris en compte dans le système du pilier 1 afin d'encourager la recherche d'autres moyens de transport?

En ce qui concerne le pilier 2, l'intervenant aimerait savoir si, dans le cadre de l'élaboration d'un arrêté royal, le champ d'application des moyens de transport durables a déjà été défini. Pourquoi n'a-t-on pas choisi d'y incorporer les parkings situés à proximité des gares ferroviaires?

Daarnaast merkt de spreker ook op dat er onvoldoende antimisbruikbepalingen zijn opgenomen in het voorliggend wetsontwerp teneinde te vermijden dat werknemers tegelijkertijd zullen profiteren van de drie mobiliteitssystemen (mobiliteitsbudget, mobiliteitsvergoeding en bedrijfswagen).

De spreker licht de *amendementen nrs. 17 en 18 van de heer Dispa* (DOC 54 3381/003) toe. Deze amendementen strekken er respectievelijk toe om wijzigingen aan te brengen aan de artikelen 3 en 4 teneinde, enerzijds, de parkingkosten verbonden aan parkings in de buurt van de stations en de *park-and-rides* op te nemen in pijler 2 van het mobiliteitsbudget, en anderzijds, een antimisbruikbepaling op te nemen in de huidige regeling om eventueel misbruik te voorkomen.

Tot slot merkt de spreker op dat het huidige systeem van bedrijfswagens veel grondiger moet herzien worden. Het aantal bedrijfswagens blijft stijgen alsook het totale autoverkeer. De spreker hoopt dat deze maatregel meer vruchten zal afwerpen dan de mobiliteitsvergoeding. Daarom is het belangrijk om een evaluatiesysteem in te richten teneinde noodzakelijke bijstellingen te kunnen doen om de mobiliteitsknoop op een duurzame en structurele manier te ontwarren. Evenwel vreest de spreker dat het mobiliteitsbudget onvoldoende impact zal hebben op de huidige verkeersdrukke en vraagt hij zich af of het taboe van een geleidelijke, structurele daling van het aantal bedrijfswagens niet moet doorbroken worden zodat het gebruik van de alternatieve vervoersmodi eindelijk adequaat wordt aangemoedigd.

B. Antwoorden van de minister

De heer Alexander De Croo, vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met Bestrijding van de fiscale fraude, en minister van Ontwikkelingssamenwerking, antwoordt dat hij allerm minst gekant is tegen het organiseren van een evaluatiemoment rond de voorgestelde maatregelen, bijvoorbeeld na verloop van een jaar. Het is logisch dat de sociale partners bij die evaluatie betrokken worden. Het wetsontwerp zelf vloeit immers voort uit het sociaal overleg.

Het is inderdaad best mogelijk dat een persoon over twee bedrijfsvoertuigen beschikt, bijvoorbeeld voor twee deeltijdse betrekkingen bij twee verschillende werkgevers. Het feit dat één van beide voertuigen in het systeem van het mobiliteitsbudget wordt ondergebracht, zal niets wijzigen aan het statuut van het andere voertuig.

L'intervenant fait également observer que le projet de loi à l'examen ne comprend pas assez de mesures destinées à lutter contre les abus, notamment afin d'éviter que des travailleurs ne profitent à la fois des trois régimes de mobilité (budget mobilité, allocation de mobilité et voiture de société).

L'intervenant commente ensuite les *amendements n^{os} 17 et 18 de M. Dispa* (DOC 54 3381/003). Ces amendements visent à apporter respectivement des modifications aux articles 3 et 4 pour, d'une part, intégrer les frais de stationnement liés aux parkings situés près des gares et aux parkings *Park and Ride* dans le pilier 2 du budget mobilité, et, d'autre part, incorporer une disposition anti-abus dans la réglementation actuelle afin de prévenir les abus éventuels.

L'intervenant fait enfin observer que le système actuel des voitures de société doit faire l'objet d'une réforme beaucoup plus fondamentale. Le nombre de voitures de société continue à augmenter, de même que la circulation automobile globale. L'intervenant espère que cette mesure aura plus d'effet que l'allocation de mobilité. Il est donc important d'élaborer un système d'évaluation afin de pouvoir apporter les corrections nécessaires pour sortir de l'impasse de la mobilité de manière durable et structurelle. L'intervenant craint toutefois que le budget mobilité n'aura pas un impact suffisant sur la densité de la circulation automobile actuelle et se demande si le tabou pesant sur une réduction progressive et structurelle du nombre de voitures de société ne devrait pas être brisé de manière à encourager enfin de manière adéquate l'utilisation des modes de transport alternatifs.

B. Réponses du ministre

M. Alexander De Croo, vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Lutte contre la fraude fiscale, et ministre de la Coopération au développement, répond qu'il n'est en rien opposé à ce que l'on prévoie un moment pour évaluer les mesures proposées, par exemple après un an. Il est logique que les partenaires sociaux soient associés à cette évaluation. Le projet de loi est d'ailleurs lui-même issu de la concertation sociale.

Il est effectivement possible qu'une personne dispose de deux véhicules de société, par exemple dans le cadre de deux emplois à temps partiel auprès de deux employeurs différents. Le fait que l'un de ces deux véhicules soit intégré au système du budget mobilité ne changera rien au statut de l'autre véhicule.

Het resterende bedrag dat overblijft wanneer niet het volledige mobiliteitsbudget is opgebruikt, is niet netto. Er dient immers nog een sociale bijdrage van 38,07 % te worden afgehouden.

De mogelijkheid om een deel van het mobiliteitsbudget om te zetten in geld moet voorzien worden. In bepaalde gevallen zal het immers niet mogelijk zijn om het budget in kwestie volledig om te zetten naar andere vervoersmodi. Uiteraard kan tijdens een evaluatiemoment worden nagegaan of van deze mogelijkheid al dan niet misbruik wordt gemaakt. Personen die ervoor kiezen om geen bedrijfswagen te ontvangen maar die opteren voor meer loon, hebben wel degelijk de mogelijkheid om in het systeem van het mobiliteitsbudget te stappen. Dit is niet meer dan logisch.

De vraag werd gesteld of aan alle werknemers die mogelijkheid moet worden geboden. De minister benadrukt dat dit niet de doelstelling is van het wetsontwerp, en dus niet is wat de sociale partners hebben uitgewerkt. Wel is hij voorstander van een systeem dat op termijn breder gaat dan wat thans voorligt. Zo zou het goed zijn dat in de toekomst de discussies tussen de sociale partners over loonvorming in het kader van het IPA-overleg niet worden beperkt tot de loonmarge, maar dat ook het mobiliteitsbudget daarin betrokken wordt.

Wat betreft de begrenzing van de maximale CO₂-uitstoot op 95 gram per kilometer, wijst de minister op de amendementen nrs. 1 en 2 (DOC 54 3381/002). Daarin wordt een zekere gradatie voorgesteld. Die regeling zal beter aansluiten bij het huidige aanbod van voertuigen op de markt, evenals bij de mogelijke toekomstige technologische evoluties. De amendementen genieten dan ook de steun van de regering.

De controle op basis waarvan de CO₂-uitstoot wordt bepaald, gebeurt op basis van het inschrijvingsbewijs. De controle op mogelijke fraude bij die inschrijving valt niet onder de bevoegdheid van de minister.

Uber-uitgaven kunnen naar het oordeel van de minister in het kader van het mobiliteitsbudget in rekening worden gebracht.

Wat betreft de opmerking van de heer Van den Bergh met betrekking tot het verschil tussen de memorie van toelichting en het wetsontwerp rond de definitie van rijwielen geldt de stelling dat de definitie in het wetsontwerp primeert. De minister gaat voorts akkoord met het standpunt van de spreker over de tweetakt bromfietsen.

Lorsque le budget mobilité n'a pas été intégralement utilisé, le solde n'est pas un montant net. Il est en effet soumis à une cotisation sociale de 38,07 %.

Il convient de prévoir la possibilité de convertir une partie du budget mobilité en espèces. Dans certains cas, il ne sera en effet pas possible d'affecter la totalité du budget concerné à d'autres modes de transport. Il va de soi qu'on pourra vérifier, lors de l'évaluation, si cette possibilité fait ou non l'objet d'abus. Les personnes qui choisissent de ne pas utiliser de voiture de société mais optent pour un supplément de salaire peuvent bel et bien participer au système du budget mobilité. Rien de plus logique.

La question a été posée de savoir si cette possibilité doit être proposée à l'ensemble des travailleurs. Le ministre souligne que tel n'est pas l'objectif du projet de loi et que ce n'est dès lors pas ce que les partenaires sociaux ont proposé. Il est néanmoins partisan d'un système qui, à terme, irait au-delà de ce qui est actuellement prévu. C'est ainsi qu'il serait bon qu'à l'avenir, les discussions relatives à la formation des salaires menées par les partenaires sociaux dans le cadre de la concertation sur l'accord interprofessionnel ne se limitent pas à la marge salariale, mais portent également sur le budget mobilité.

En ce qui concerne la limitation des émissions de CO₂ à maximum 95 grammes par kilomètre, le ministre renvoie aux amendements n^{os} 1 et 2 (DOC 54 3381/002). Une certaine gradation y est proposée. Cette disposition tiendrait mieux compte de l'offre actuelle de voitures existant sur le marché ainsi que des potentielles évolutions technologiques futures. Les amendements seront dès lors soutenus par le gouvernement.

Le contrôle des émissions de CO₂ se fonde sur le certificat d'immatriculation. Le contrôle d'une éventuelle fraude commise lors de l'immatriculation ne relève pas des compétences du ministre.

Selon le ministre, les dépenses Uber peuvent être prises en compte dans le cadre du budget mobilité.

En ce qui concerne l'observation de M. Van den Bergh au sujet des différences entre l'exposé des motifs et le projet de loi à l'égard de la définition des cycles, la règle est que la définition inscrite dans le projet de loi a la priorité. Le ministre approuve également le point de vue de l'orateur sur les cyclomoteurs à deux temps.

De heer Van den Bergh heeft ook een vraag van de Fiscooloog vertolkt. Het gaat om de hypothese waarbij een werknemer over twee bedrijfswagens (A en B) bij dezelfde werkgever beschikt op het ogenblik van de toekenning van een mobiliteitsbudget, en waarbij bedrijfswagen A wordt ingeleverd voor een mobiliteitsbudget en bedrijfswagen B wordt behouden. Nadien stelt de werkgever een derde bedrijfswagen C ter beschikking van de werknemer die niet wordt gefinancierd in het kader van pijler 1 van het mobiliteitsbudget. De minister stelt dat het verkrijgen van het derde voertuig C tot gevolg zal hebben dat de toekenning van het mobiliteitsbudget voor het eerste voertuig A zal eindigen, aangezien de werknemer opnieuw over twee voertuigen (B en C) bij dezelfde werkgever beschikt.

Wat de vraag van de heer Piedboeuf betreft over de hypothecaire leningen geldt dat het te sluiten akkoord tussen de werkgever en de werknemer moet steunen op de reële intrestvoet en de werkelijke uitgaven.

De grens van maximaal 45 kilometer per uur in het kader van de zachte mobiliteit is de wettelijke norm voor voertuigen zoals de speedelecs.

De heer Dispa heeft op zijn beurt geïnformeerd naar de situatie voor de tankkaarten. Daarvoor wordt dezelfde logica gevolgd als voor de "*total cost of ownership*". Die laatste is gebaseerd op de reële kost tijdens de voorbije jaren. De werkelijke brandstofkosten worden dus in rekening gebracht.

Het spreekt voor zich dat het vreemd is dat parkingkosten in rekening zouden kunnen worden gebracht. Het gaat er immers net om dat een persoon zijn voertuig inlevert. Daar staat tegenover dat bijvoorbeeld wel een keuze kan worden gemaakt voor een minder vervuillende wagen. Een dergelijke uitzondering is thans niet voorzien, maar zou naar aanleiding van een evaluatie in de toekomst wel kunnen worden bepaald.

C. Replieken

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wijst in verband met de parkeerkosten op de situatie waarin een persoon een treinabonnement neemt waarin een parkeerplaats op de stationsparking inbegrepen is. Dergelijke kosten zouden bijvoorbeeld wel moeten kunnen worden in rekening gebracht. Een uitbreiding naar alle parkings is allicht een brug te ver.

M. Van den Bergh a également relayé une question du Fiscologue portant sur le cas hypothétique suivant: Un travailleur dispose de deux véhicules de société (A et B) auprès du même employeur au moment où un budget mobilité lui est alloué. Il restitue le véhicule de société A en échange d'un budget mobilité mais conserve le véhicule de société B. Ensuite, son employeur met un troisième véhicule de société C à sa disposition, véhicule qui n'est pas financé dans le cadre du pilier 1 du budget mobilité. Le ministre indique que l'obtention de ce troisième véhicule de société C aura pour effet de mettre fin à l'octroi du budget mobilité pour le premier véhicule A car le travailleur disposera dès lors de nouveau de deux véhicules de société (B et C) auprès du même employeur.

En ce qui concerne la question de M. Piedboeuf sur les prêts hypothécaires, la règle est que l'accord que doivent conclure l'employeur et le travailleur salarié doit être basé sur le taux d'intérêt réel et sur les dépenses réelles.

La limite maximale de 45 kilomètres à l'heure dans le cadre de la mobilité douce est la norme légale pour les véhicules tels que les *speed pedelecs*.

M. Dispa s'est à son tour enquis de la situation en ce qui concerne les cartes carburant. La logique suivie est la même que pour le coût total de la possession ("*total cost of ownership*"). Ce dernier est basé sur le coût réel des dernières années. Les frais réels de carburant sont donc pris en compte.

Il va de soi qu'il est étrange que des frais de stationnement puissent être pris en compte. En effet, l'objectif est précisément que l'intéressé remette son véhicule. En contrepartie, il pourrait par exemple choisir une voiture moins polluante. Cette exception n'est toutefois pas prévue pour l'instant mais pourrait être prévue à l'occasion d'une évaluation à venir.

C. Répliques

Concernant les frais de stationnement, M. Jef Van den Bergh (CD&V) évoque le cas où une personne souscrit un abonnement de train incluant une place de stationnement dans le parking de la gare. Il devrait, par exemple, être possible de tenir compte de ces coûts. Étendre cette prise en compte à tous les parkings est cependant probablement excessif.

III. — STEMMINGEN**HOOFDSTUK I****Inleidende bepaling****Artikel 1**

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK II**Algemene bepalingen****Art. 2**

Artikel 2 wordt eenparig aangenomen.

Art. 3

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 11 tegen 4 stemmen.

Amendement nr. 2 wordt aangenomen 11 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 11 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendementen nr. 6 wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Amendementen nrs. 11 en 12 worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 13 wordt verworpen met 7 tegen 5 stemmen en 4 onthoudingen.

Amendement nr. 17 wordt verworpen met 12 tegen 4 stemmen.

Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 12 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 4

Amendementen nrs. 4 en 18 worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Artikel 4 wordt ongewijzigd aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

III. — VOTES**CHAPITRE I^{ER}****Disposition introductive****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE II**Dispositions générales****Art. 2**

L'article 2 est adopté à l'unanimité.

Art. 3

L'amendement n° 1 est adopté par 11 voix contre 4.

L'amendement n° 2 est adopté par 11 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 3 est rejeté par 11 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 6 est rejeté par 11 voix contre 5.

Les amendements n°s 11 et 12 sont successivement rejetés par 11 voix contre 5.

L'amendement n° 13 est rejeté par 7 voix contre 5 et 4 abstentions.

L'amendement n° 17 est rejeté par 12 voix contre 4.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 12 voix et 4 abstentions.

Art. 4

Les amendements n°s 4 et 18 sont successivement rejetés par 11 voix contre 5.

L'article 4 est adopté sans modification, par 14 voix et 2 abstentions.

Art. 5

Amendement nr. 9 en het aldus gewijzigde artikel worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 6

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7

Dit artikel werd door de plenaire vergadering verwezen naar de commissie voor de Sociale Zaken.

Art. 8

Artikel 8 wordt eenparig aangenomen.

Art. 9

Dit artikel werd door de plenaire vergadering verwezen naar de commissie voor de Sociale Zaken.

HOOFDSTUK III**Juridische gevolgen, duur, omvang en statuut****Art. 10**

Amendementen nrs. 5 en 14 worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Artikel 10 wordt ongewijzigd aangenomen met 11 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 11 tot 14

Deze artikelen worden achtereenvolgens en eenparig aangenomen.

Art. 15

Amendement nr. 8 en het aldus gewijzigde artikel 15 worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 5

L'amendement n° 9 et l'article 5, ainsi modifié, sont successivement adoptés par 15 voix et une abstention.

Art. 6

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7

Cet article a été renvoyé en commission des Affaires sociales par l'assemblée plénière.

Art. 8

L'article 8 est adopté à l'unanimité.

Art. 9

Cet article a été renvoyé en commission des Affaires sociales par l'assemblée plénière.

CHAPITRE III**Conséquences juridiques, durée, ampleur et statut****Art. 10**

Les amendements n^{os} 5 et 14 sont successivement rejetés par 11 voix contre 5.

L'article 10 est adopté sans modification, par 11 voix et 5 abstentions.

Art. 11 à 14

Ces articles sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 15

L'amendement n° 8 et l'article 15, ainsi modifié, sont successivement adoptés par 15 voix et une abstention.

HOOFDSTUK IV

Wijzigingsbepalingen

Art. 16 tot 23

Deze artikelen werden door de plenaire vergadering verwezen naar de commissie voor de Sociale Zaken.

Art. 24 en 25

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

HOOFDSTUK IV/1 (*NIEUW*)**Monitoring**Art. 25/1 (*nieuw*)

Amendementen nrs. 16 en 15, respectievelijk met het oog op de invoeging van een hoofdstuk IV/1 "Monitoring" en een artikel 25/1 in dit hoofdstuk, worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

HOOFDSTUK V

Sancties

Art. 26

Artikel 26 wordt eenparig aangenomen.

HOOFDSTUK VI

Uitvoering en inwerkingtreding

Art. 27

Amendement nr. 10 en het aldus gewijzigde artikel 27 worden achtereenvolgens aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Art. 28 (*nieuw*)

Amendement nr. 7 tot invoeging van een artikel 28 wordt verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

*
* *

CHAPITRE IV

Dispositions modificatives

Art. 16 à 23

Ces articles ont été renvoyés en commission des Affaires sociales par l'assemblée plénière.

Art. 24 et 25

Ces articles sont successivement adoptés par 15 voix et une abstention.

CHAPITRE IV/1 (*NOUVEAU*)**Monitoring**Art. 25/1 (*nouveau*)

Les amendements n^{os} 16 et 15, tendant respectivement à insérer un chapitre IV/1 "Monitoring" et un article 25/1 dans ce chapitre, sont successivement rejetés par 11 voix contre 5.

CHAPITRE V

Sanctions

Art. 26

L'article 26 est adopté à l'unanimité.

CHAPITRE VI

Exécution et entrée en vigueur

Art. 27

L'amendement n^o 10 et l'article 27, ainsi modifié, sont successivement adoptés par 15 voix et une abstention.

Art. 28 (*nouveau*)

L'amendement n^o 7 tendant à insérer un article 28 est rejeté par 11 voix contre 5.

*
* *

Er werd geen toepassing gevraagd van artikel 82.1 van het Reglement.

Er werden wetgevingstechnische verbeteringen aangebracht aan de tekst.

Het geheel van de artikelen die naar uw commissie werden verwezen, aldus gewijzigd en verbeterd, wordt aangenomen met 15 stemmen en 1 onthouding.

Bijgevolg zijn de aan de bespreking toegevoegde wetsvoorstellen DOC 54 285/001, DOC 54 1925/001 en DOC 54 3031/001 zonder voorwerp.

De rapporteurs,

Luk VAN BIESEN
Peter DEDECKER

De voorzitter,

Eric VAN ROMPUY

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2 van het Reglement):

- Art. 3, § 4
- Art. 3, § 5
- Art. 9
- Art. 23

L'application de l'article 82.1. du Règlement n'a pas été demandée.

Des corrections d'ordre légistique ont été apportées au texte.

L'ensemble des articles renvoyés à votre commission, tels qu'ils ont été modifiés et corrigés, est adopté par 15 voix et 1 abstention.

Par conséquent, les propositions de loi DOC 54 285/001, DOC 54 1925/001 et DOC 54 3031/001 jointes à la discussion deviennent sans objet.

Les rapporteurs,

Luk VAN BIESEN
Peter DEDECKER

Le président,

Eric VAN ROMPUY

Dispositions qui nécessitent une mesure d'exécution (article 78.2 du Règlement):

- Art. 3, § 4
- Art. 3, § 5
- Art. 9
- Art. 23