

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 februari 2019

WETSONTWERP

**betreffende de invoering
van een mobiliteitsbudget**

(art. 7, 9 en 16 tot 23)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE SOCIALE ZAKEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Stefaan VERCAMER**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Algemene bespreking.....	5
III. Artikelsgewijze bespreking	10
IV. Stemmingen	13

Zie:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002 en 003: Amendementen.
- 004: Verslag hoorzittingen.
- 005: Amendementen.
- 006: Verslag (Financiën).

Zie ook:

- 008: Tekst aangenomen door de commissies.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 février 2019

PROJET DE LOI

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

(art. 7, 9 et 16 à 23)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES
PAR
M. **Stefaan VERCAMER**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion générale.....	5
III. Discussion des articles.....	10
IV. Votes.....	13

Voir:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**

- 001: Projet de loi.
- 002 et 003: Amendements.
- 004: Rapport auditions.
- 005: Amendements.
- 006: Rapport (Finances).

Voir aussi:

- 008: Texte adopté par les commissions.

10297

**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: Vincent Van Quickenborne

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Zuhal Demir, Daphné Dumery, Karolien Grosemans, Jan Spooren
PS	Frédéric Daerden, Jean-Marc Delizée, Olivier Henry
MR	Sybille de Coster-Bauchau, David Clarinval, Stéphanie Thoron
CD&V	Nahima Lanjri, Stefaan Vercamer
Open Vld	Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne
sp.a	Meryame Kitir
Ecolo-Groen	Evita Willaert
cdH	Catherine Fonck

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Peter De Roover, Rita Gantois, Werner Janssen, Goedeke Uyttersprot, Valerie Van Peel
Emir Kir, Laurette Onkelinx, Daniel Senesael, Fabienne Winckel
Olivier Chastel, Isabelle Galant, Richard Miller, Damien Thiéry
Sonja Becq, Franky Demon, Jef Van den Bergh
Sandrine De Crom, Dirk Janssens, Ine Somers
Karin Jiroflée, Karin Temmerman
Anne Dedry, Gilles Vanden Burre
Michel de Lamotte, Anne-Catherine Goffinet

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

PTB-GO!	Raoul Hedebouw
DéFI	Véronique Caprasse
PP	Aldo Carcaci

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 de naar haar verwezen bepalingen van dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 6 februari 2019.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking, stelt dat de Ministerraad in de zomer van 2018 een akkoord bereikte over de invoering van een mobiliteitsbudget. Het mobiliteitsbudget is meer bepaald de eerste maatregel uit de zogenaamde jobsdeal die aan de Ministerraad werd voorgelegd. Omdat een gebrekkige mobiliteit voor personen een rem kan zijn op de aanneming van werk, vormt het mobiliteitsbudget immers een belangrijk onderdeel van de jobsdeal.

In 2017 waren er 425 000 bedrijfswagens ingeschreven, terwijl een verplaatsing met de wagen in de praktijk niet altijd de snelste manier is om op het werk te geraken. Jaar na jaar sneuvelen de filerecords. Files zorgen voor economische schade, zijn belastend voor het leefmilieu en veroorzaken veel stress. De ambitie moet er dan ook in bestaan om door het mobiliteitsbudget de files te verminderen en onze mobiliteit te vergroenen. Werknemers moeten ertoe worden aangemoedigd om voor het transportmiddel of voor een combinatie van transportmiddelen te kiezen die hen het vlotst en op de meest milieuvriendelijke manier naar het werk brengt.

Door het mobiliteitsbudget kan een werknemer kiezen voor een milieuvriendelijke bedrijfswagen, een elektrische fiets aanschaffen, een treinabonnement kopen, ... Als het mobiliteitsbudget niet volledig uitgeput is, wordt het restbedrag als loon uitbetaald op het einde van het jaar. De vrije keuze ligt bij de gebruiker. Wie de wagen nodig heeft, kan die blijven gebruiken; wie het openbaar vervoer, de fiets of een combinatie van transportmiddelen verkiest, kan dat ook. Het mobiliteitsbudget kan helpen om de files korter te maken, de luchtvervuiling te verminderen en de pendelstress te verlichten, waardoor drie doelstellingen gelijktijdig worden bereikt.

Artikel 7 van het wetsontwerp bepaalt dat de formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever samen een overeenkomst vormen die deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen. Die overeenkomst wordt vóór de eerste

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a consacré sa réunion du 6 février 2019 à la discussion des dispositions du projet de loi à l'examen qui lui ont été renvoyées.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées, précise que le Conseil des ministres s'est accordé, durant l'été 2018, sur l'instauration d'un budget mobilité. Le budget mobilité constitue, plus particulièrement, la première mesure de l'accord pour l'emploi qui a été soumise au Conseil des ministres. Étant donné qu'une mobilité insuffisante peut freiner des personnes à accepter un emploi, le budget mobilité constitue en effet un élément important de l'accord pour l'emploi.

En 2017, 425 000 voitures de société ont été immatriculées, alors qu'en pratique, les déplacements en voiture ne sont pas toujours la manière la plus rapide de se rendre au travail. Chaque année, on bat des records en termes d'embouteillages. Les embouteillages entraînent un préjudice économique, polluent l'environnement et génèrent un stress important. Il faut dès lors avoir l'ambition de réduire les embouteillages et de verdir notre mobilité grâce au budget mobilité. Il convient d'encourager les travailleurs à opter pour le moyen de transport ou la combinaison de moyens de transport qui leur permette de se rendre sur leur lieu de travail le plus rapidement possible et de la manière la plus respectueuse de l'environnement.

Le budget mobilité permet au travailleur d'opter pour une voiture de société respectueuse de l'environnement, d'acheter un vélo électrique, un abonnement de train, etc. Si le budget mobilité n'est pas complètement épuisé, le solde est versé sous forme de salaire à la fin de l'année. Le libre choix appartient à l'utilisateur. Celui qui a besoin de la voiture peut continuer à l'utiliser; celui qui préfère peut également utiliser les transports en commun, le vélo ou une combinaison de moyens de transport. Le budget mobilité peut contribuer à réduire les embouteillages, à diminuer la pollution atmosphérique et à soulager le stress des navetteurs, ce qui permet d'atteindre simultanément trois objectifs.

L'article 7 du projet de loi dispose que la demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire à cette demande forment un accord dont le contenu fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties. Cet accord est conclu avant le premier

toekenning van het mobiliteitsbudget afgesloten en vermeldt het initiële bedrag van het mobiliteitsbudget. De overeenkomst wordt formeel beschouwd als een “sociaal document”, zodat de sociale inspectie inbreuken kan opsporen, rechtzettingen kan doen en sancties kan opleggen.

Artikel 9 bepaalt dat de wijze waarop het mobiliteitsbudget wordt beheerd het voorwerp moet uitmaken van een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Het doel is regels vast te stellen om de betrokken werknemer in staat te stellen de ontwikkeling van het mobiliteitsbudget dat hem werd toegekend te volgen en om de werkgever toe te laten het mobiliteitsbudget te beheeren in overeenstemming met de vereisten van de wet. Het ontwerp van koninklijk besluit werd goedgekeurd door de Ministerraad van 25 januari 2019.

Artikel 16 van het wetsontwerp strekt tot de wijziging van het koninklijk besluit nr. 5 van 23 oktober 1978 betreffende het bijhouden van sociale documenten. Het maakt van de overeenkomst die beide partijen conform artikel 7 moeten sluiten over het mobiliteitsbudget een “sociaal document”. Het artikel creëert de juridische basis om het toekennen van een mobiliteitsbudget te onderwerpen aan bestaande procedures en controlemechanismen.

De artikelen 17 en 18 strekken tot de wijziging van artikel 186 van het Sociaal Strafwetboek, in overeenstemming met de aanpassing van het KB nr. 5 betreffende het bijhouden van sociale documenten in artikel 16. Artikel 186 van het Sociaal Strafwetboek beoogt de bestraffing van verschillende inbreuken met betrekking tot de sociale documenten. Door de verwijzing naar de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget toe te voegen, worden ook de inbreuken met betrekking tot het nieuwe document strafbaar met een sanctie van niveau 2, zoals bepaald in dit artikel. De naleving van de bepalingen met betrekking tot de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget wordt gecontroleerd door de sociale inspectiediensten. Indien zij inbreuken op de overeenkomst voor het mobiliteitsbudget vaststellen, kunnen zij een proces-verbaal opstellen en kan de sanctie bepaald bij artikel 186 worden toegepast.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie, geeft toelichting bij de sociaalrechtelijke bepalingen van het wetsontwerp. Het ontwerp kadert in het beleid van de regering om enerzijds duurzame vervoersmodi te promoten en anderzijds een vergroening van het wagenpark te realiseren.

Onze wegen zijn verzadigd. Sinds vorig jaar kunnen de mensen die over een bedrijfswagen beschikken,

betaling du budget mobilité et contient entre autres le montant de base du budget mobilité. L'accord est formellement considéré comme un “document social”, ce qui permet à l'inspection sociale de rechercher les infractions, de procéder à des rectifications et d'imposer des sanctions.

L'article 9 dispose que la façon dont le budget mobilité est géré doit faire l'objet d'un arrêté délibéré en Conseil des ministres. Le but est de fixer des règles afin de permettre au travailleur concerné de suivre l'évolution du budget mobilité qui lui a été octroyé et à l'employeur de gérer le budget mobilité conformément aux exigences de la loi. Le projet d'arrêté royal a été approuvé par le Conseil des ministres du 25 janvier 2019.

L'article 16 du projet de loi vise à modifier l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux. Cela fait du contrat qui doit être conclu par les deux parties, conformément à l'article 7, un “document social”. L'article crée la base juridique afin de soumettre l'octroi d'un budget mobilité aux procédures et mécanismes de contrôle existants.

Les articles 17 et 18 visent à modifier l'article 186 du Code pénal social conformément à l'adaptation de l'arrêté royal n° 5 du 23 octobre 1978 relatif à la tenue des documents sociaux par l'article 16. L'article 186 du Code pénal social vise à punir différentes infractions relatives aux documents sociaux. En ajoutant la référence à l'accord portant sur le budget mobilité, on fait en sorte que les infractions relatives au nouveau document soient également passibles d'une sanction de niveau 2, comme le prévoit cet article. Les services d'inspection sociale sont chargés de contrôler le respect des dispositions relatives à l'accord portant sur le budget mobilité. S'ils constatent des infractions à cet accord, ils peuvent rédiger un procès-verbal et la sanction prévue à l'article 186 peut s'appliquer.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration, commente les dispositions du projet de loi qui relèvent du droit social. Le projet s'inscrit dans le cadre de la politique menée par le gouvernement pour, d'une part, promouvoir les modes de transport durables et, d'autre part, verdier le parc automobile.

Nos routes sont saturées. Depuis l'année passée, les personnes disposant d'une voiture de société

hun voertuig inwisselen voor een mobiliteitsvergoeding; dat betekent dat zij in ruil voor een bedrijfswagen een bijkomend nettobedrag met een voordelige fiscale en parafiscale behandeling ontvangen. Omdat de mobiliteitsvergoeding (“cash for cars”) een alles of niets-verhaal is, met name de bedrijfswagen inruilen of hem behouden, acht de regering het nu opportuun om, naast de mobiliteitsvergoeding, een tweede alternatief te creëren voor de bedrijfswagen, met name een mobiliteitsbudget. Dat mobiliteitsbudget is gebaseerd op drie pijlers, waarbij de werknemer vrij kiest voor het gebruik van de mobiliteitspijlers (één of meer) die hij wenst.

Pijler 1 is een milieuvriendelijke bedrijfswagen, wat inhoudt dat deze wagen ofwel een elektrische wagen is, ofwel een lage CO₂-uitstoot heeft. Het budget dat, na een eventuele besteding in pijler 1, overblijft, kan de werknemer dan besteden in pijler 2 en/of 3.

Pijler 2 is de verzamelnaam voor een aantal alternatieve en duurzame vervoersmodi, waaronder het openbaar vervoer, de fiets, de deelauto enz. In dat kader wordt “dicht bij het werk wonen” overigens gelijkgesteld met een duurzame wijze van zich verplaatsen.

Na aftrek van de eventuele uitgaven in het kader van de eerste en de tweede pijler vormt het saldo van het overblijvende budget tot slot de derde pijler. Die wordt contant uitbetaald op de rekening van de werknemer. Een wezenlijk verschil met de mobiliteitsvergoeding is dus dat men met het mobiliteitsbudget nog steeds voor een bedrijfswagen kan kiezen – die dan wel milieuvriendelijk moet zijn – en dat men dat voordeel kan vervolledigen met aanvullende transportmodi.

Voorts stipt de minister nog aan dat afdeling 2 van hoofdstuk 4 de sociaalrechtelijke behandeling van het mobiliteitsbudget behelst.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jan Spooren (N-VA) onderschrijft het wetsontwerp, dat een stap in de goede richting is. De impact zal waarschijnlijk wel relatief beperkt blijven omdat de bedrijfswagen voor veel werknemers financieel de interessantste optie blijft. Op termijn zijn twee andere maatregelen belangrijk: een sterke verlaging van de lasten op arbeid, waardoor specifieke fiscale voordelen niet langer noodzakelijk zijn, en een betere stroomlijning van extralegale voordelen met meer keuzevrijheid voor de werknemer.

peuvent échanger leur véhicule contre une allocation de mobilité; cela signifie un montant supplémentaire net assorti d'un traitement fiscal et parafiscal avantageux en échange d'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 en plus de l'allocation de mobilité, à savoir le budget mobilité. Ce budget mobilité est basé sur trois piliers, le travailleur choisissant librement d'utiliser les piliers qu'il désire (un ou plusieurs piliers).

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 faible émission de CO₂. Le budget restant après utilisation éventuelle dans le pilier 1 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, le fait d'habiter près de son lieu de travail est assimilé 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 en liquide sur le compte de l'employé. Par conséquent, une différence essentielle avec l'allocation de mobilité est que, dans le budget mobilité, on peut encore opter pour une voiture de société, bien que respectueuse de l'environnement, qui peut être complétée par des possibilités de transport complémentaire.

Enfin, la ministre signale que, dans la section 2 du chapitre 4, il s'agit du traitement du budget mobilité en droit social.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Jan Spooren (N-VA) souscrit au projet de loi, qui constitue un pas dans la bonne direction. Son impact restera probablement relativement limité, étant donné que la voiture de société reste l'option financièrement la plus intéressante pour de nombreux travailleurs. À terme, deux autres mesures sont importantes: une forte baisse des charges sur le travail, ce qui rend les avantages fiscaux spécifiques inutiles, et une rationalisation des avantages sociaux avec une plus grande liberté de choix pour le travailleur.

Voortaan zullen de formele aanvraag van de werknemer voor een mobiliteitsbudget en de positieve beslissing van de werkgever samen een overeenkomst vormen die deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen beide partijen. Tot nu toe is de situatie anders:

— veel extralegale voordelen behoren niet tot de arbeidsovereenkomst, maar tot het ondernemingsbeleid;

— arbeidsovereenkomsten bevatten vaak clausules om te vermijden dat een bepaald gebruik een verworven recht wordt;

— in sommige gevallen wordt een voordeel contractueel vastgesteld, maar is het gebruik ervan onderworpen aan bepaalde voorwaarden (zodat bijvoorbeeld langdurig zieken er geen beroep op kunnen doen).

Zullen werknemers die tot nu hun recht op een bedrijfswagen verliezen na langdurige ziekte hun mobiliteitsbudget in de toekomst behouden omdat het deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst?

Werd het koninklijk besluit dat in artikel 9 wordt aangekondigd reeds opgesteld? Wat is in voorkomend geval de inhoud ervan?

Als een werknemer overstapt van het stelsel van het mobiliteitsbudget naar het stelsel van de mobiliteitsvergoeding, zal hij dan 38,07 % sociale bijdragen moeten betalen op het saldo dat in geld wordt uitgekeerd?

De heer Ahmed Laaouej (PS) vraagt wat het juridische statuut is van het uitgekeerde saldo van het mobiliteitsbudget dat niet voor mobiliteitsdoeleinden wordt gebruikt. Gaat het om een bezoldiging? Geeft het bedrag aanleiding tot de opbouw van sociale rechten als gevolg van de onderwerping ervan aan een bijzondere bijdrage van 38,07 % die uitsluitend ten voordele van de algemene middelen van de sociale zekerheid komt? De vraag naar de opbouw van sociale rechten is relevant omdat gewone sociale bijdragen niet alleen ten goede komen van de algemene middelen van de sociale zekerheid, maar ook van de regeling voor de jaarlijkse vakantie. Is dat verschil geen anomalie dat aan de aandacht van de regering is ontsnapt?

Aanvankelijk was een evaluatie in het vooruitzicht gesteld van het mobiliteitsbudget, de bedrijfswagens en de mobiliteitsvergoeding. Waarom figureert daarover geen bepaling in het wetsontwerp? De spreker kondigt een amendement aan om die lacune weg te werken.

Mevrouw Stéphanie Thoron (MR) geeft haar goedkeuring aan het wetsontwerp, dat zal bijdragen

Désormais, la demande formelle de budget mobilité par un travailleur et la décision positive de l'employeur forment ensemble un accord qui fait partie en tant que tel du contrat de travail. Jusqu'à présent, la situation était tout autre:

— beaucoup d'avantages extralégaux ne font pas partie du contrat de travail, mais de la politique de l'entreprise;

— les contrats de travail comportent souvent des clauses visant à éviter qu'un avantage déterminé devienne un droit acquis;

— dans certains cas, un avantage est constaté contractuellement, mais le fait de pouvoir en bénéficier est soumis à certaines conditions (de sorte que les malades de longue durée, par exemple, ne puissent y prétendre).

Les travailleurs qui, jusqu'à présent, perdaient leur droit à un véhicule de société après une maladie de longue durée conserveront-ils à l'avenir leur budget mobilité, au motif que celui-ci fait partie de leur contrat de travail?

L'arrêté royal annoncé à l'article 9 a-t-il déjà été rédigé? Le cas échéant, quelle en est la teneur?

Si un travailleur passe du système du budget mobilité à celui de l'allocation de mobilité, devra-t-il payer 38,07 % de cotisations sociales sur le solde qui lui est versé en espèces?

M. Ahmed Laaouej (PS) s'enquiert du statut juridique du solde du budget mobilité versé qui n'est pas utilisé à des fins de mobilité. S'agit-il d'une rémunération? Le montant donne-t-il lieu à la constitution de droits sociaux à la suite de son assujettissement à une cotisation spéciale de 38,07 % exclusivement appliquée au profit des moyens généraux de la sécurité sociale? La demande de constitution de droits sociaux est pertinente dans la mesure où les cotisations sociales ordinaires ne profitent pas uniquement aux moyens généraux de la sécurité sociale, mais aussi au régime des vacances annuelles. Cette différence n'est-elle pas une anomalie qui aurait échappé à la vigilance du gouvernement?

Une évaluation du budget mobilité, des voitures de société et de l'allocation de mobilité avait été annoncée initialement. Pourquoi ne retrouve-t-on aucune disposition à ce sujet dans le projet de loi? L'intervenant annonce un amendement afin de combler cette lacune.

Mme Stéphanie Thoron (MR) approuve le projet de loi, qui contribuera à la mobilité durable et à une

tot duurzame mobiliteit en een vergroening van het wagenpark. De twee aangereikte alternatieven voor bedrijfswagens, de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget, bevorderen de mobiliteit en de zachte vervoersmodi zonder dat de lasten verhoogd worden. De vrijheid van de werknemer om een mobiliteitskeuze te maken, staat centraal.

Hoeveel werknemers zullen wellicht voor het mobiliteitsbudget opteren? Zijn de ministers het eens met de raming van de FOD Mobiliteit, waarin voorspeld wordt dat een kwart van de werknemers in het systeem zal stappen? Wat is het profiel van die werknemers? Hoe groot zal de impact op het leefmilieu zijn?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwacht dat het mobiliteitsbudget een aantrekkelijk en sturend alternatief voor de bedrijfswagens zal zijn. Voor veel werknemers zijn bedrijfswagens nu meer een probleem dan een oplossing. Het nieuwe instrument zal zijn weg moeten vinden naar de bedrijven en zal wellicht nog moeten worden aangepast. Ook de inhoud van het uit te vaardigen koninklijk besluit is nog niet duidelijk.

Er moet zeker een evaluatie gebeuren, maar die hoeft niet noodzakelijk in de wet te worden opgenomen. Hebben de ministers al nagedacht over hoe zij die beoordeling vorm zullen geven?

De vergroening maakt duidelijk deel uit van het wetsontwerp en kan ook verdere evoluties naar een duurzamer wagenpark stimuleren.

De heer Egbert Lachaert (Open Vld) stelt dat het noodzakelijk is om een oplossing te vinden voor het mobiliteitsprobleem, dat deels te maken heeft met de bedrijfswagens, die door werkgevers worden gebruikt om de hoge loonlasten een beetje te verlagen. Als het systeem van de bedrijfswagens nog niet bestond, zou het niet meer worden ingevoerd, maar er moet wel rekening worden gehouden met de huidige situatie. De volledige belasting van het voordeel van een bedrijfswagen is geen goede oplossing omdat dat in de feiten tot een loonsverlaging van honderden euro's zou leiden.

In het voorliggende ontwerp krijgen werknemers meer vrijheid om te kiezen voor de oplossing die voor hen het meest geschikt is. De spreker verwacht dat er meer positieve effecten zullen zijn dan in het stelsel van de mobiliteitsvergoeding, die op een beperkende wijze is geconcipeerd en daardoor vrij weinig succes heeft. Werknemers wensen zich niet altijd op dezelfde manier te verplaatsen en zullen nu kunnen kiezen voor de meest geschikte oplossing op een bepaald moment. De regeling zal personen meer doen nadenken over

écologisation du parc de véhicules. Les deux alternatives proposées aux voitures de société, l'allocation de mobilité et le budget mobilité, promeuvent la mobilité et les modes de transport doux, sans augmenter les charges. La liberté du travailleur d'opérer un choix de mobilité est un aspect fondamental.

Quel est le nombre probable de travailleurs qui opteront pour le budget mobilité? Les ministres souscrivent-ils à l'estimation du SPF Mobilité, qui prévoit qu'un quart des travailleurs adhéreront au système? Quel est le profil de ces travailleurs? Quel sera l'impact écologique?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) s'attend à ce que le budget mobilité devienne une alternative attractive et directrice à la voiture de société. Pour beaucoup de travailleurs, la voiture de société représente actuellement plus un problème qu'une solution. Le nouvel instrument devra trouver sa place dans les entreprises et peut-être subir certains ajustements. De même, le contenu de l'arrêté royal qui doit être pris n'est pas encore clairement établi.

Il convient certainement de procéder à une évaluation, mais celle-ci ne doit pas nécessairement figurer dans la loi. Les ministres ont-ils déjà réfléchi à la forme que prendra cette évaluation?

L'écologisation fait clairement partie du projet de loi, qui peut de surcroît inciter à poursuivre sur la voie d'une durabilité accrue du parc de véhicules.

Pour *M. Egbert Lachaert (Open Vld)*, il convient de trouver une solution au problème de la mobilité, qui est en partie lié aux voitures de société utilisées par les employeurs pour réduire quelque peu le poids des charges salariales. Si le système des voitures d'entreprise n'existait pas, il ne serait plus instauré aujourd'hui. Il faut toutefois tenir compte de la situation actuelle. L'imposition totale de l'avantage d'un véhicule de société n'est pas une bonne solution dans la mesure où elle entraînerait, dans les faits, une réduction de salaire de plusieurs centaines d'euros.

Dans le projet de loi à l'examen, les travailleurs ont davantage de liberté pour choisir la solution qui leur convient le mieux. L'intervenant s'attend à plus d'effets positifs que dans le système de l'allocation de mobilité, conçu de manière limitative et rencontrant, de ce fait, un succès mitigé. Les travailleurs ne souhaitent pas toujours se déplacer de la même manière et ils pourront désormais opter pour la solution la plus appropriée à un moment donné. Le système fera davantage réfléchir les intéressés sur leurs habitudes de déplacement,

hun verplaatsingsgedrag, dat daardoor duurzamer zal worden. Ook een drastische vergroening van het wagenpark zal in de toekomst kunnen worden gerealiseerd.

Mevrouw Evita Willaert (Ecolo-Groen) erkent enerzijds dat het mobiliteitsbudget een stap in de goede richting is, maar is anderzijds van oordeel dat het wetsontwerp nog voor verbetering vatbaar is, maar bepaald met betrekking tot de uitgaven die in aanmerking kunnen worden genomen voor het mobiliteitsbudget. De spreker somt een aantal mogelijke verbeteringen op:

- de maximaal toegelaten uitstoot kan geleidelijk strenger worden gemaakt;
- mobiliteitsdiensten met een combinatie van openbaar vervoer en deelsystemen kunnen ook een plaats krijgen in het mobiliteitsbudget;
- huisvestingskosten kunnen in aanmerking worden genomen tot een afstand van 10 kilometer van het werk (in plaats van 5 kilometer);
- uitgaven voor telewerk, *coworking* en satellietkantoren kunnen ook om in het mobiliteitsbudget worden opgenomen.

Helaas werden de betreffende amendementen niet aangenomen in de commissie voor de Financiën en de Begroting.

Het probleem ten gronde, met name het buitensporig fiscaal voordeel voor bedrijfswagens, wordt door het ontwerp niet opgelost. Eerder dan de werknemers enkel meer vrijheid te geven, zou dat voordeel moeten worden afgebouwd om het maken van gewenste mobiliteitskeuzes te ondersteunen.

Welke instanties zullen worden betrokken bij de opstelling van het vereiste koninklijk besluit?

B. Antwoorden van de ministers

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking, stelt met tevredenheid vast dat het wetsontwerp door alle commissieleden als een stap in de goede richting wordt beschouwd, al vinden sommigen de stap te klein.

Langdurig zieken bevinden zich voor het mobiliteitsbudget in dezelfde situatie als voor de bedrijfswagens.

Het aangekondigde ontwerp van koninklijk besluit werd door de Ministerraad aangenomen op 25 januari 2019. Het werd voor advies voorgelegd aan

qui deviendront dès lors plus durables. Le projet de loi ouvre par ailleurs la voie à une écologisation poussée du parc automobile.

Mme Evita Willaert (Ecolo-Groen) reconnaît, d'une part, que le budget mobilité va dans la bonne direction mais elle considère, d'autre part, que le projet de loi reste perfectible, plus particulièrement en ce qui concerne les dépenses éligibles au budget de mobilité. L'intervenante énumère une série d'améliorations potentielles:

- les émissions maximales autorisées peuvent être progressivement réduites;
- les services de mobilité combinant les transports en commun et des systèmes de partage peuvent aussi avoir leur place dans le budget mobilité;
- les frais de logement peuvent être pris en compte jusqu'à une distance de 10 kilomètres du travail (au lieu de 5 kilomètres);
- les dépenses liées au télétravail, au *coworking* et aux bureaux satellites peuvent également être intégrées au budget mobilité.

Hélas, les amendements allant dans ce sens n'ont pas été adoptés en commission des Finances et du Budget.

Le problème fondamental, à savoir l'avantage fiscal exagéré accordé aux voitures de société, n'est pas résolu par le projet de loi. Plutôt que de donner simplement une plus grande liberté aux travailleurs, cet avantage devrait être progressivement réduit pour soutenir les choix de mobilité.

Quelles instances seront-elles associées à la rédaction de l'arrêté royal nécessaire?

B. Réponses des ministres

M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées, se félicite que l'ensemble des membres de la commission considèrent que le projet de loi à l'examen constitue un pas dans la bonne direction, même si certains estiment qu'il aurait pu aller plus loin.

La situation des malades de longue durée est la même pour ce qui est du budget mobilité qu'en ce qui concerne les voitures de société.

Le projet d'arrêté royal annoncé a été adopté le 25 janvier 2019 en Conseil des ministres. Il a été soumis à l'avis du Conseil national du Travail et du Conseil

de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en met een advies aan de Raad van State worden voorgelegd met een termijn van 30 dagen.

Op een website die in voorbereiding is, zal toelichting worden gegeven bij het mobiliteitsbudget.

Er zal een evaluatie worden gemaakt van het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding, maar de regering heeft het niet wenselijk geacht om ze wettelijk te verankeren.

De regering verwacht dat meer dan 25 % van de werknemers met een salariswagen voor het stelsel van het mobiliteitsbudget zal kiezen. Omdat daar geen volledige duidelijkheid over bestaat, kan de impact op het klimaat nog niet worden begroot.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie, verduidelijkt dat de sociaalrechtelijke situatie van de werknemer opnieuw wordt vastgesteld op het ogenblik dat hij de overstap maakt op het vlak van mobiliteit, bijvoorbeeld als hij het stelsel van de bedrijfswagen of de mobiliteitsvergoeding inruilt voor het mobiliteitsbudget.

De minister stelt dat de regeling voor de jaarlijkse vakantie moet worden uitgesloten van het loonbegrip dat wordt gehanteerd voor het mobiliteitsbudget. Voor de duidelijkheid kan het wetsontwerp op dit punt het best worden geamendeerd.

De eerste doelstelling van de nieuwe regeling is een verbetering van de mobiliteit: doordat er alternatieven voor de wagen komen, zullen er minder files zijn. Het is te vroeg om de impact van het wetsontwerp op het leefmilieu precies in te schatten, maar de effecten zullen in elk geval positief zijn.

De regeling zal werknemers ertoe aanmoedigen om na te denken over hun verplaatsingsgedrag en over de mogelijkheid om hun verplaatsingen te beperken door hun woonplaatskeuze.

De mobiliteitsvergoeding ("cash for cars") heeft een positieve impact, maar die is momenteel nog vrij klein: 320 werknemers hebben hun bedrijfswagen ingeleverd en 215 werkgevers bieden de optie aan. De gemiddelde nettovergoeding voor wie zijn auto heeft ingeleverd, bedraagt 408 euro; uit een rondvraag blijkt dat zij varieert tussen 239 en 711 euro. Het stelsel zal met de tijd in belang toenemen, maar het mobiliteitsbudget zal door de grotere flexibiliteit ervan wellicht meer werknemers overtuigen.

central de l'Économie et sera transmis au Conseil d'État avec un délai d'avis de 30 jours.

Un site internet proposant des informations relatives au budget mobilité est en cours d'élaboration.

Le budget mobilité et l'allocation de mobilité feront l'objet d'une évaluation, mais le gouvernement n'a pas jugé opportun d'inscrire celle-ci explicitement dans la loi.

Le gouvernement s'attend à ce que plus de 25 % des travailleurs avec une voiture de société optent pour le régime du budget mobilité. En l'absence de données précises à cet égard, l'impact sur le climat ne peut pas encore être chiffré.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration, précise que la situation du travailleur en termes de droit social sera reconsidérée au moment où il changera de régime de mobilité – pour passer par exemple du régime de la voiture de société ou de l'allocation de mobilité à celui du budget mobilité.

La ministre estime que la réglementation relative aux vacances annuelles doit être exclue du concept de rémunération utilisé pour le budget mobilité. Pour plus de clarté, il conviendrait de modifier le projet de loi à l'examen sur ce point.

L'objectif principal de la nouvelle réglementation est d'améliorer la mobilité: en proposant des alternatives à la voiture, on réduit les embouteillages. S'il est trop tôt pour évaluer l'impact précis du projet de loi sur l'environnement, on peut d'ores et déjà affirmer qu'il aura en tout état de cause des effets positifs.

La réglementation proposée incitera les travailleurs à réfléchir à leurs modes de déplacement et à la possibilité de limiter ces déplacements en choisissant judicieusement leur domicile.

L'allocation de mobilité ("cash for cars") a un impact positif, qui reste toutefois modeste: 320 travailleurs ont restitué leur voiture de société et 215 employeurs proposent cette possibilité. L'indemnité nette offerte aux travailleurs qui ont restitué leur voiture s'élève en moyenne à 408 euros; il ressort d'une enquête qu'elle varie entre 239 et 711 euros. Ce régime prendra progressivement de l'importance, mais le budget mobilité convaincra sans doute davantage de travailleurs grâce à sa plus grande flexibilité.

Huisvestingskosten worden maar in aanmerking genomen tot een afstand van 5 kilometer. Als de grens op 10 kilometer wordt gelegd, dan zullen volgens de inschatting van de regering minder werknemers hun auto inleveren omdat velen een dergelijke afstand niet als een haalbaar fietstraject beschouwen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Art. 7

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 9

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 16 tot 18

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Art. 19

Amendement nr. 5 (DOC 54 3381/005) wordt ingediend door mevrouw Willaert de heer Laaouej.

Mevrouw Evita Willaert (Ecolo-Groen) is van oordeel dat het resterende saldo van het mobiliteitsbudget dat aan de werknemer wordt uitgekeerd behandeld moet worden als gewoon loon omdat het gelijkheidsbeginsel anders in het gedrang komt, wat tot een vernietiging van de regeling door het Grondwettelijk Hof kan leiden.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie, kan niet met zekerheid weten wat het standpunt van het Grondwettelijk Hof zal zijn als het zich moet uitspreken. Zij stelt wel vast dat de Raad van State daarover in zijn advies geen enkele opmerking heeft geformuleerd en leidt daaruit af dat de regeling wellicht in overeenstemming is met het gelijkheidsbeginsel in de Grondwet.

Art. 20

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Les frais de logement sont pris en compte pour une distance de maximum 5 kilomètres. Le gouvernement estime que si la limite était fixée à 10 kilomètres, il y aurait moins de travailleurs enclins à restituer leur voiture, car beaucoup considèrent qu'une telle distance ne peut pas être parcourue à vélo.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Art. 7

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 16 à 18

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Art. 19

L'amendement n° 5 (DOC 54 3381/005) est présenté par Mme Willaert et M. Laaouej.

Mme Evita Willaert (Ecolo-Groen) estime que le solde restant du budget mobilité alloué au travailleur doit être traité comme une rémunération ordinaire sous peine de violer le principe d'égalité, ce qui pourrait entraîner une annulation de la réglementation par la Cour constitutionnelle.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration, ne peut pas préjuger de la position qui sera adoptée par la Cour constitutionnelle si celle-ci est amenée à se prononcer sur la question. La ministre constate toutefois que le Conseil d'État n'a formulé aucune observation sur ce point dans son avis. Elle en déduit que la réglementation est vraisemblablement conforme au principe d'égalité inscrit dans la Constitution.

Art. 20

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 21

Amendement nr. 2 (DOC 54 3381/005) wordt ingediend door mevrouw Willaert en de heren Gilkinet en Laaouej. Het heeft dezelfde strekking als amendement nr. 5 op artikel 19.

Art. 22

Amendement nr. 3 (DOC 54 3381/005) wordt ingediend door mevrouw Willaert. Het strekt tot de opheffing van artikel 22.

Mevrouw Evita Willaert (Ecolo-Groen) verduidelijkt dat het artikel over het statuut van het saldo van het mobiliteitsbudget moet worden weggelaten als amendement nr. 2, dat het saldo als loon beschouwt, wordt aangenomen.

Art. 23

Amendement nr. 1 (DOC 54 3381/005) wordt ingediend door de heer Van den Bergh c.s.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) legt uit dat het amendement tot doel heeft om de takken van de sociale zekerheid waarvoor het saldo van het mobiliteitsbudget wordt beschouwd als deel uitmakend van het loon, te beperken. De regeling voor de jaarlijkse vakantie wordt daarvan uitgesloten aangezien die niet wordt gefinancierd door het globaal beheer van de sociale zekerheid. Het amendement komt tegemoet aan de opmerking van de heer Laaouej.

De heer Ahmed Laaouej (PS) bevestigt dat een amendement nodig is om de onduidelijkheid weg te nemen, maar hij gaat niet akkoord met de in het amendement gemaakte keuze. In zijn visie moet het saldo van het mobiliteitsbudget, dat in geld wordt uitgekeerd, als gewoon loon worden beschouwd, waardoor ook een bijdrage moet worden betaald voor het stelsel van de jaarlijkse vakantie. Omdat het belangrijk is dat de financiering van de sociale zekerheid ook in de toekomst gewaarborgd blijft, is het niet wenselijk dat uitzonderingsregimes met beperktere sociale bijdragen in het leven worden geroepen. Er is geen goede reden om het saldo van het mobiliteitsbudget niet te laten bijdragen tot de regeling voor de jaarlijkse vakantie. Dat is geen ideologisch standpunt, maar een punt dat voortvloeit uit de logica en de coherentie van de regelingen van de sociale zekerheid. De spreker wijst er ook op dat het amendement geen budgettaire impact heeft: de bijdrageplicht blijft op 38,07 % liggen, maar zou deels moeten worden aangewend voor de regeling voor de jaarlijkse vakantie.

Art. 21

L'amendement n° 2 (DOC 54 3381/005) est présenté par Mme Willaert et MM. Gilkinet et Laaouej. Cet amendement a la même portée que l'amendement n° 5 à l'article 19.

Art. 22

L'amendement n° 3 (DOC 54 3381/005) est présenté par Mme Willaert. Cet amendement tend à supprimer l'article 22.

Mme Evita Willaert (Ecolo-Groen) précise que l'article relatif au statut du solde du budget mobilité doit être supprimé si l'amendement n° 2, qui considère le solde comme une rémunération, est adopté.

Art. 23

L'amendement n° 1 (DOC 54 3381/005) est présenté par M. Van den Bergh et consorts.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) explique que cet amendement tend à limiter les branches de la sécurité sociale pour lesquelles le solde du budget mobilité est considéré comme faisant partie de la rémunération. Le régime des vacances annuelles en est exclu, dès lors que celui-ci n'est pas financé par la gestion globale de la sécurité sociale. L'amendement tient compte de l'observation de M. Laaouej.

M. Ahmed Laaouej (PS) confirme qu'un amendement est nécessaire pour lever la confusion, mais il ne souscrit pas au choix effectué dans l'amendement. Selon lui, le solde du budget mobilité, qui est alloué en espèces, doit être considéré comme une rémunération normale, ce qui implique qu'une cotisation doit aussi être payée pour le régime des vacances annuelles. Comme il est important que le financement de la sécurité sociale reste également garanti à l'avenir, il n'est pas souhaitable de créer des régimes d'exception prévoyant des cotisations sociales réduites. Il n'y a pas de bonne raison pour ne pas faire contribuer le solde du budget mobilité au régime des vacances annuelles. Ce n'est pas un point de vue idéologique, mais un point découlant de la logique et de la cohérence des régimes de sécurité sociale. L'intervenant souligne également que l'amendement n'a pas d'impact budgétaire: l'obligation de cotisation reste fixée à 38,07 %, mais devrait être partiellement affectée au régime des vacances annuelles.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie, geeft haar goedkeuring aan het amendement. Het mobiliteitsbudget krijgt nieuwe afzonderlijke codes voor de sociale zekerheid, zodat het juridische statuut ervan steeds duidelijk zal zijn.

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking, merkt op dat de Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie zelf heeft gevraagd om een wijziging van het wetsontwerp in de zin van amendement nr. 1. Het is nu ook al zo dat het stelsel van de bedrijfswagens niet tot de regeling voor de jaarlijkse vakantie bijdraagt.

De heer Ahmed Laaouej (PS) vermoedt dat de Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie ervan uitgaat dat de bijdrageregeling voor de bedrijfswagens getrouw wordt overgeplaatst naar het stelsel van het mobiliteitsbudget. Die redenering is coherent voor het gedeelte van het mobiliteitsbudget dat effectief aan mobiliteit wordt besteed, maar niet voor het saldo van het mobiliteitsbudget: omdat dat saldo in geld wordt uitgekeerd, moet het in alle opzichten beschouwd worden als loon.

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en Personen met een beperking, stelt dat beide standpunten coherent zijn, maar dat de regering bij haar standpunt blijft.

Art. 23/1 (nieuw)

Amendement nr. 4 (DOC 54 3381/005) wordt ingediend door de heer Laaouej.

De heer Ahmed Laaouej (PS) stelt voor dat de sociale partners die zitting hebben in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven overgaan tot de evaluatie van het mobiliteitsbudget, de bedrijfswagens en de mobiliteitsvergoeding. Het amendement komt tegemoet aan een vraag van de sociale partners. Een wettelijke verankering van de evaluatie door de sociale partners is nodig om redenen van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer: omdat toegang tot persoonsgegevens moet worden gegeven om een adequate evaluatie te kunnen uitvoeren, moet dat recht wettelijk worden bepaald.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie,

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration, souscrit à l'amendement. Le budget mobilité sera assorti de nouveaux codes distincts pour la sécurité sociale, afin que son statut juridique soit toujours clair.

M. Kris Peeters, Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées, fait remarquer que l'Office national de vacances annuelles a lui-même demandé une modification du projet de loi dans le sens de l'amendement n° 1. À l'heure actuelle, le régime des voitures de société ne contribue pas non plus au régime des vacances annuelles.

M. Ahmed Laaouej (PS) présume que l'Office national de vacances annuelles part du principe que le régime de cotisation pour les voitures de société sera transféré fidèlement au régime du budget mobilité. Ce raisonnement est cohérent pour la partie du budget mobilité qui est effectivement affectée à la mobilité, mais pas pour le solde du budget mobilité: comme ce solde est alloué en espèces, il doit être considéré comme une rémunération à tous égards.

M. Kris Peeters, Vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, de la Lutte contre la pauvreté, de l'Égalité des chances et des Personnes handicapées, affirme que les deux points de vue sont cohérents, mais que le gouvernement maintient son point de vue.

Art. 23/1 (nouveau)

L'amendement n° 4 (DOC 54 3381/005) est présenté par M. Laaouej.

M. Ahmed Laaouej (PS) propose que les partenaires sociaux qui siègent au Conseil national du travail et au Conseil central de l'Économie procèdent à l'évaluation du budget mobilité, des voitures de société et de l'allocation de mobilité. L'amendement répond à une demande des partenaires sociaux. Un ancrage légal de l'évaluation par les partenaires sociaux est nécessaire par souci de protection de la vie privée: dès lors que l'accès aux données à caractère personnel doit être accordé afin de pouvoir réaliser une évaluation adéquate, ce droit doit être prévu dans la loi.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration,

beschouwt het amendement als overbodig omdat de RSZ reeds de opdracht heeft gekregen om een evaluatie te maken op basis van de gegevens van de DmfA. Toegang tot persoonsgegevens is niet vereist om een evaluatie te kunnen uitvoeren: het volstaat dat een macro-economische analyse van inkomsten en uitgaven wordt gemaakt.

De heer Ahmed Laaouej (PS) stelt dat in een nuttige evaluatie een macro-economische analyse niet volstaat. Er is ook een microanalyse van verplaatsingsgedrag nodig, wat toegang tot persoonsgegevens en een wetelijke basis vereist.

Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, en van Asiel en Migratie, stelt dat het verplaatsingsgedrag niet op individueel, maar op collectief niveau zal worden beoordeeld. Daarvoor is geen toegang tot persoonsgegevens nodig.

De heer Ahmed Laaouej (PS) betwist die stelling: om vervoerskeuzes goed te evalueren, is toegang tot persoonsgegevens nodig.

IV. — STEMMINGEN

Art. 7

Artikel 7 wordt eenparig aangenomen.

Art. 9

Artikel 9 wordt eenparig aangenomen.

Art. 16 tot 18

De artikelen 16 tot 18 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 19

Amendement nr. 5 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen. Artikel 19 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding.

considère l'amendement comme superflu puisque l'ONSS a déjà été chargé de réaliser une évaluation sur la base des données de la DmfA. L'accès aux données à caractère personnel n'est pas requis pour pouvoir effectuer une évaluation: il suffit de procéder à une analyse macroéconomique des revenus et des dépenses.

M. Ahmed Laaouej (PS) affirme qu'une analyse macroéconomique ne suffit pas pour une évaluation pertinente. Une microanalyse des habitudes de déplacement est également nécessaire, ce qui requiert d'avoir accès aux données à caractère personnel et de disposer d'une base légale.

Mme Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, et de l'Asile et la Migration, souligne que les habitudes de déplacement ne seront pas évaluées au niveau individuel, mais au niveau collectif. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire d'avoir accès aux données à caractère personnel.

M. Ahmed Laaouej (PS) conteste ce point de vue: il est nécessaire d'avoir accès aux données à caractère personnel afin de pouvoir évaluer correctement les choix de moyen de transport.

IV. — VOTES

Art. 7

L'article 7 est adopté à l'unanimité.

Art. 9

L'article 9 est adopté à l'unanimité.

Art. 16 à 18

Les articles 16 à 18 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 19

L'amendement n° 5 est rejeté par 10 voix contre 2. L'article 19 est adopté par 10 voix contre une et une abstention.

Art. 20

Artikel 20 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding.

Art. 21

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen. Artikel 21 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding.

Art. 22

Artikel 22 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding. Derhalve wordt amendement nr. 3 geacht te zijn verworpen.

Art. 23

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 1 onthouding. Artikel 23, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 11 stemmen tegen 1.

Art. 23/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen. Derhalve wordt geen artikel 23/1 ingevoegd.

*
* *

Het geheel van de naar de commissie verwezen bepalingen van het wetsontwerp, met inbegrip van een aantal wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen, wordt aangenomen met 11 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Stefaan VERCAMER

De voorzitter,

Vincent
VAN QUICKENBORNE

Bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vergen (art. 78, 2, van het Reglement van de Kamer):

— met toepassing van artikel 105 van de Grondwet: art. 23;

— met toepassing van artikel 108 van de Grondwet: nihil.

Art. 20

L'article 20 est adopté par 10 voix contre une et une abstention.

Art. 21

L'amendement n° 2 est rejeté par 10 voix contre 2. L'article 21 est adopté par 10 voix contre une et une abstention.

Art. 22

L'article 22 est adopté par 10 voix contre une et une abstention. L'amendement n° 3 est par conséquent considéré comme rejeté.

Art. 23

L'amendement n° 1 est adopté par 10 voix contre une et une abstention. L'article 23, ainsi modifié, est adopté par 11 voix contre une.

Art. 23/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 4 est rejeté par 10 voix contre 2. Par conséquent, il n'est pas inséré d'article 23/1.

*
* *

L'ensemble des dispositions du projet de loi soumises à la commission, y compris une série de corrections d'ordre légistique et linguistique, est adopté par 11 voix et une abstention.

Le rapporteur,

Stefaan VERCAMER

Le président,

Vincent
VAN QUICKENBORNE

Dispositions nécessitant des mesures d'exécution (art. 78, 2, du Règlement de la Chambre):

— en application de l'article 105 de la Constitution: art. 23;

— en application de l'article 108 de la Constitution: nihil.