

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

15 juillet 2020

PROPOSITION DE LOI**modifiant la loi du 17 mars 2019
concernant l'instauration
d'un budget mobilité en vue de
renforcer le budget mobilité**

(déposée par M. Jef Van den Bergh)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

15 juli 2020

WETSVOORSTEL**tot wijziging van de wet van 17 maart 2019
betreffende de invoering van
een mobiliteitsbudget met het oog op
de versterking van het mobiliteitsbudget**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh)

RÉSUMÉ

La réglementation relative au budget mobilité, qui date de 2019, n'est pas encore entrée dans les mœurs chez les employeurs et les travailleurs. Les différentes questions et suggestions formulées par des citoyens et des entreprises au sujet du cadre légal ont été traitées entre-temps par les administrations compétentes. Cette proposition vise à affiner et à renforcer ce cadre. Les principes retenus en l'espèce sont la simplification, la flexibilisation, l'élargissement de la palette de modes de transport durables et la sécurité juridique.

SAMENVATTING

De regeling inzake mobiliteitsbudget, die sinds 2019 blijkt nog niet ingeburgerd te zijn bij werknemer en werkgever. De bevoegde administraties verwerkten inmiddels de vele vragen en suggesties van burgers en ondernemingen met betrekking tot het wettelijk kader, dat met dit voorstel thans wordt verfijnd en versterkt. Uitgangspunt zijn hierbij vereenvoudiging, flexibilisering, verruiming van de duurzame vervoersmodi en rechtszekerheid.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 17 mars 2019¹ a créé un cadre légal pour le budget mobilité. Le législateur a ainsi instauré la possibilité pour les employeurs d'offrir une palette de choix à leurs travailleurs dans laquelle ces derniers peuvent opter pour différentes possibilités de transport durable en échange de leur (droit à une) voiture de société. Le travailleur décide à cet égard lui-même de l'utilisation du budget, en fonction de ses besoins, de ses possibilités et de ses souhaits personnels sur le plan de la mobilité, dans le cadre proposé par son employeur.

Au travers du budget mobilité, le législateur vise à impulser un *shift modal* ou un changement de mentalité concernant la façon dont un travailleur se rend sur son lieu de travail. En offrant des alternatives qui sont à tout le moins fiscalement et socialement assimilées à la voiture de société, le législateur était convaincu que beaucoup de travailleurs, vu les files toujours croissantes, rechercheraient d'autres modes de transport, en premier lieu pour leur navette quotidienne. L'instauration du budget mobilité est donc axée en premier lieu sur les avantages en matière de mobilité, cette dernière ayant, à terme, incontestablement aussi un impact positif sur l'environnement et la santé.²

La Cour constitutionnelle³ a récemment annulé les dispositions relatives à l'allocation de mobilité. La Cour a statué qu'une différence de traitement est créée, sans qu'existe une justification raisonnable, entre les travailleurs qui ne bénéficient pas de l'allocation de mobilité et dont le salaire est intégralement soumis aux contributions fiscales et sociales et les travailleurs qui touchent une allocation dont ils peuvent disposer librement et qui est privilégiée sur le plan fiscal et social, et que l'allocation de mobilité déroge fondamentalement au régime légal des voitures de société, étant donné qu'un avantage en nature, qui de par sa nature est ciblé, est remplacé par un avantage pécuniaire, dont l'utilisation n'est pas nécessairement ciblée.

Il ne reste ainsi plus que le budget mobilité comme alternative à la voiture de société, comme réglementation susceptible d'inciter les travailleurs à renoncer (au droit) à la voiture de société et à opter pour des alternatives durables. Il faut souligner à cet égard que le budget

¹ Loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité; *Moniteur belge* 29 mars 2019.

² Projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité, *Doc. parl., Chambre*, 54 3381/001, 5.

³ Arrêt C.C. n° 11/2020 du 23 janvier 2020.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De wet van 17 maart 2019¹ heeft een wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget gerealiseerd. Hiermee heeft de wetgever de mogelijkheid ingevoerd voor werkgevers om hun werknemers een keuzepallet aan te bieden waarbinnen zij kunnen kiezen voor verschillende mogelijkheden van duurzaam vervoer in ruil voor de inlevering van hun (recht op een) bedrijfswagen. De werknemer beslist daarbij zelf over de besteding van dat budget, in functie van zijn persoonlijke behoeften, mogelijkheden en wensen op vlak van de mobiliteit, binnen het kader aangereikt door zijn werkgever.

Met het mobiliteitsbudget beoogt de wetgever een *modal shift* of mentaliteitswijziging op gang te brengen aangaande de wijze waarop een werknemer zich naar het werk begeeft. Door alternatieven aan te bieden die fiscaal en sociaal minstens gelijkwaardig zijn aan de bedrijfswagen, was de wetgever ervan overtuigd dat veel werknemers, gelet op de steeds toenemende files, op zoek zouden gaan naar andere vervoersmodi, in de eerste plaats voor hun dagelijkse pendel. De invoering van het mobiliteitsbudget is dus in de eerste plaats gericht op de voordelen inzake mobiliteit, met op termijn, onmiskenbaar ook een positieve impact op het milieu en de gezondheid.²

Recent heeft het Grondwettelijk Hof³ de bepalingen inzake de mobiliteitsvergoeding vernietigd. Het Hof oordeelde dat zonder redelijke verantwoording een verschil in behandeling wordt ingevoerd tussen de werknemers die de mobiliteitsvergoeding niet genieten en wier loon in zijn geheel is onderworpen aan de fiscale en sociale bijdragen, en de werknemers die een vrij te besteden financiële vergoeding ontvangen die op fiscaal en sociaal vlak bevoorrecht is, en dat de mobiliteitsvergoeding wezenlijk afwijkt van het wettelijk stelsel van de bedrijfswagen, aangezien een voordeel in natura, dat naar de aard ervan doelgericht is, wordt vervangen door een voordeel in geld, waarvan de aanwending niet noodzakelijk doelgericht is.

Hierdoor blijft enkel het mobiliteitsbudget over als alternatief voor de bedrijfswagen, als regeling die werknemers ertoe kan aanzetten (het recht op) de bedrijfswagen in te leveren en te kiezen voor duurzame alternatieven. In dat verband moet worden benadrukt dat het mobiliteitsbudget

¹ Wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, *Belgisch Staatsblad* 29 maart 2019.

² Wetsontwerp betreffende de invoering van mobiliteitsbudget, *Parl. St. Kamer* 54 3381/001, 5.

³ Arrest GwH nr. 11/2020 van 23 januari 2020.

mobilité vise à offrir au travailleur un choix entre différents modes de transport qui lui permettent d'organiser sa mobilité de manière flexible.

Le budget mobilité existe depuis un an environ. Des chiffres récents montrent que le budget mobilité n'est pas encore entré dans les mœurs chez les employeurs et les travailleurs⁴ et ce, pour différentes raisons parmi lesquelles la complexité (supposée) d'instaurer ou d'appliquer la réglementation actuelle. En tout état de cause, il est certain que de nombreux employeurs voient l'intérêt d'un budget mobilité et que son instauration est envisagée.⁵

Le fait que les administrations compétentes aient élaboré une liste de FAQ⁶ qui a déjà été mise quatre fois à jour en ajoutant de nouvelles questions des citoyens et des entreprises, souligne une fois de plus le fait que les questions sont nombreuses et que l'intérêt à l'égard de l'instauration du budget mobilité est grand. Le processus qui sous-tend la liste de FAQ et les mises à jour permettent d'identifier des obstacles, des difficultés et des suggestions pratiques. Il est à présent possible de continuer à légiférer sur cette base afin d'affiner et de renforcer le budget mobilité.

Notre objectif consiste dès lors à renforcer la réglementation existante du budget mobilité sur la base des principes suivants:

- simplification;
- flexibilisation;
- élargissement de la palette de modes de transport durables;
- sécurité juridique.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

L'article 3 de la loi du 17 mars 2019 est adapté de manière à uniformiser la terminologie et à élargir le champ d'application matériel de la notion de "moyens de transport durables".

⁴ "Mobilitéitsbudget mist zijn start compleet", *De Morgen* 10 janvier 2020.

⁵ "Mobilitéitsbudget volstaat niet om files weg te werken", *De Tijd* 18 juillet 2019; "Mobilitéitsbudget mist zijn start compleet", *De Morgen* 10 janvier 2020.

⁶ Voir <https://mobilitéitsbudget.be/fr>.

aan de werknemer een keuze tussen verschillende vervoersmodi wil aanbieden, waarbinnen hij of zij op een flexibele wijze zijn of haar mobiliteit invult.

Het mobiliteitsbudget bestaat nu ongeveer één jaar. Recente cijfers tonen aan dat het mobiliteitsbudget nog niet ingeburgerd is bij de werkgever en de werknemer.⁴ Daar zijn verschillende verklaringen voor te geven, waaronder de (veronderstelde) complexiteit om de huidige regeling in te voeren of toe te passen. In elk geval staat vast dat veel werkgevers wel brood zien in een mobiliteitsbudget en dat men overweegt om het in te voeren.⁵

Het feit dat de bevoegde administraties een FAQ⁶ over het mobiliteitsbudget hebben uitgewerkt die reeds vier keer is bijgewerkt met nieuwe vragen van burgers en ondernemingen, duidt andermaal op het feit dat er veel vraag en interesse is om aan de slag te gaan met het mobiliteitsbudget. Het proces achter de FAQ en de bijwerkingen maken het mogelijk om praktische hindernissen, beslommingen en suggesties te identificeren. Op basis daarvan kan nu verder wetgevend worden opgetreden om het mobiliteitsbudget te verfijnen en te versterken.

Het is dan ook onze bedoeling om de bestaande regeling van het mobiliteitsbudget te versterken op basis van volgende principes:

- vereenvoudiging;
- flexibilisering;
- verruiming duurzame vervoersmodi;
- rechtszekerheid.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 wordt aangepast om terminologie te stroomlijnen alsook het materieel toepassingsgebied van het begrip "duurzame vervoersmiddelen" te verruimen.

⁴ "Mobilitéitsbudget mist zijn start compleet", *De Morgen* 10 januari 2020.

⁵ "Mobilitéitsbudget volstaat niet om files weg te werken", *De Tijd* 18 juli 2019; "Mobilitéitsbudget mist zijn start compleet", *De Morgen* 10 januari 2020.

⁶ Zie <https://mobilitéitsbudget.be/nl>.

La modification du paragraphe 1^{er}, 2^o, vise une simple mise en concordance terminologique. La littérature spécialisée souligne à juste titre que la loi parle tantôt des travailleurs qui peuvent “prétendre” à une voiture de société, tantôt des travailleurs qui y “sont éligibles”.⁷ Dès lors qu’aucune différence de sens n’était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

Les modifications du § 2 visent à étendre les équivalences aux “moyens de transport durables”, de manière à ce que les frais de stationnement liés à l’utilisation des transports en commun visés au paragraphe 1^{er}, 8^o, b)⁸, ainsi que la “prime pour piétons” soient également assimilés aux moyens de transport durables⁹.

En ce qui concerne les frais de stationnement, il est somme toute aberrant d’intégrer les transports en commun en tant que tels dans le pilier 2, sans y adjoindre les parkings utilisés en fonction de ces transports en commun. Le budget mobilité vise en effet à proposer aux travailleurs une flexibilité suffisante dans la manière dont ils choisissent d’organiser leur mobilité. Dans ce cadre, il n’est pas impensable que le travailleur prenne d’abord la voiture pour se rendre à la gare ou à l’arrêt, y gare son véhicule et prenne ensuite le train, le tram ou le bus. Pour le travailleur, il s’agit d’un mouvement de mobilité global, qui devrait être entièrement couvert par le budget mobilité.

En ce qui concerne la prime pour piétons, à l’heure actuelle, elle est partiellement ou entièrement exonérée d’impôts sur la base de l’article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9^o, c), du CIR 92.¹⁰ Il nous semble dès lors normal d’inclure cette indemnité dans le champ d’application du budget mobilité. Il va de soi que l’indemnité peut également porter sur une partie du trajet effectué entre le domicile et le lieu de travail. On peut songer à un travailleur qui se rend à pied de son domicile à la gare, à un arrêt de bus ou à une station de voitures partagées et prend ensuite le train, le bus, ou une voiture partagée pour rejoindre son lieu de travail.

Enfin, les modifications apportées au paragraphe 2 prévoient également un ajustement du rayon dans lequel les frais de logement peuvent être pris en compte. Tout d’abord, le chiffre 5 est remplacé par le chiffre 10, ce qui permet d’inclure les frais de logement lorsque le domicile se situe dans un rayon de 10 kilomètres du lieu habituel de travail. Dans la pratique, il s’avère qu’un

De wijziging in paragraaf 1, 2^o, betreft louter en alleen een terminologische stroomlijning. In de vakliteratuur werd terecht opgemerkt dat de wet de ene keer spreekt over werknemers die “aanspraak” kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers die ervoor “in aanmerking” komen.⁷ Gelet op het feit dat geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik weggewerkt.

De wijzigingen in paragraaf 2 voorzien in een uitbreiding van de gelijkstellingen met “duurzame vervoermiddelen”, zodat ook parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8^o, b)⁸, alsook de zogenaamde voetgangerspremie worden gelijkgesteld met duurzame vervoermiddelen⁹.

Wat de parkeerkosten betreft, is het enigszins aberrant om openbaar vervoer *as such* onder pijler 2 te steken, zonder parkings gebruikt in functie van dat openbaar vervoer mee onder het systeem te brengen. Het mobiliteitsbudget is er immers op gericht de werknemers genoeg flexibiliteit te geven in de keuze waarop zij hun mobiliteit organiseren. In dat kader is het niet ondenkbaar dat de werknemer eerst de wagen neemt om tot aan het station of de halte te geraken, daar de wagen parkeert om vervolgens over te stappen op de trein, tram of bus. Voor de werknemer is dit 1 globale mobiliteitsbeweging, die volledig door het mobiliteitsbudget afgedekt zou moeten zijn.

Wat de voetgangerspremie betreft, wordt die premie vandaag reeds geheel of gedeeltelijk vrijgesteld van belastingen op basis van artikel 38, § 1, eerste lid, 9^o, c), WIB 92.¹⁰ Het lijkt de indieners dan ook normaal om deze vergoeding mee te nemen in het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget. Het spreekt voor zich dat de vergoeding ook betrekking kan hebben op een deel van het afgelegde traject tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling. Denk maar aan een werknemer die van bij hem thuis naar een treinstation, bushalte of autodeelplaats wandelt en vervolgens de trein, bus of deelauto neemt om naar zijn werk te rijden.

Tot slot voorzien de wijzigingen in paragraaf 2 ook in een aanpassing van de actieradius waarbinnen huisvestingskosten meegenomen kunnen worden. Eerst en vooral wordt het getal 5 vervangen door het getal 10, waardoor het mogelijk wordt dat huisvestingskosten worden meegenomen wanneer de woonplaats binnen een straal van 10 kilometer van de normale plaats van

⁷ “La FAQ le confirme: le passage au ‘budget mobilité’ est possible”, *Fiscologue* 1644, 12 février 2020, p. 3.

⁸ Voir également FAQ Budget mobilité, n° 5.1.

⁹ Voir également FAQ Budget mobilité, n° 5.33.

¹⁰ Question de M. Jef Van den Bergh du 4 septembre 2019 relative à l’indemnité de marche, *Questions et Réponses*, 2019 Chambre, DOC 55 002, p. 26; Com. IB 92, n° 38/16.

⁷ “FAQ mobiliteitsbudget bevestigt: overstappen kan (onder voorwaarden) wel”, *Fiscoloog* 1644, 12 februari 2020, p. 3.

⁸ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 5.1.

⁹ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 5.33.

¹⁰ Vraag om uitleg van Jef Van den Bergh van 4 september 2019 betreffende de wandelvergoeding, *Vr. en Antw.* 2019 Kamer, DOC 55 002, p. 26; Com. IB 92, nr. 38/16.

rayon de 5 km est trop petit pour être efficace et qu'un rayon de 10 km serait beaucoup plus pertinent, dès lors que la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail est de 20 km. En outre, les remboursements en capital d'emprunts hypothécaires sont également pris en compte, et pas seulement les loyers et les intérêts de ces emprunts. Ces deux mesures inciteront fortement les navetteurs à vivre près de leur lieu de travail ou à chercher du travail plus près de leur domicile.

Art. 3

L'article 4 de la même loi est modifié de manière à simplifier considérablement l'instauration du budget mobilité, sans porter préjudice à la liberté du travailleur de choisir entre un véhicule de société et un budget mobilité.

L'abrogation des paragraphes 2 et 3 vise à supprimer le délai d'attente de 36 mois pour les employeurs.¹¹ Ceux-ci ne comprennent en effet pas pourquoi ils doivent mettre à disposition d'un ou de plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de société pendant une période ininterrompue d'au moins 36 mois avant de pouvoir instaurer le budget mobilité dans leur entreprise. Cette condition restreint considérablement les possibilités qu'ont les employeurs de mettre en œuvre une politique de mobilité verte dans leur entreprise.

Par ailleurs, cet article abroge également le paragraphe 5. Ce paragraphe dispose que "sont éligibles à une voiture de société, les travailleurs qui font partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle une voiture de société est prévue dans la politique relative aux voitures de société en vigueur chez l'employeur"¹². Cette condition limite toutefois aujourd'hui la possibilité qu'ont les travailleurs de faire usage du budget mobilité. C'est pourquoi nous voulons supprimer cette condition. Il doit être plus facile pour l'employeur d'inscrire dans sa politique relative aux voitures de société lesquels de ses travailleurs sont éligibles à une voiture de société – et donc à un budget mobilité – sans que cela doive être lié à une catégorie de fonctions déterminée. Initialement, cette condition était prévue pour lutter contre les attributions *ad hoc* de voitures de société, mais elle a pour effet pervers de réduire trop strictement la possibilité d'attribuer un budget mobilité. Le paragraphe 4, qui devient le paragraphe 2, est adapté en conséquence.

¹¹ Voir également FAQ Budget mobilité, n° 2.2.

¹² Cf. également FAQ budget mobilité, n° 3.5.

tewerkstelling gelegen is. In de praktijk blijkt de actieradius van 5 km immers te klein te zijn om doeltreffende uitwerking te hebben en dat 10 km veel effectiever zou zijn, rekening houdende met een gemiddelde afstand voor woon-werk verkeer van 20 km. Daarnaast worden ook kapitaalaflossingen van hypotheecaire leningen meegenomen en dus niet alleen huurgelden en interesten van dergelijke leningen. Met die twee maatregelen worden pendelaars aanzienlijk gestimuleerd om dicht bij hun werk te gaan wonen of om werk dicht bij hun woning te gaan zoeken.

Art. 3

Artikel 4 van dezelfde wet wordt aangepast om de invoering van het mobiliteitsbudget aanzienlijk te vereenvoudigen, zonder afbreuk te doen aan het keuzerecht van de werknemer tussen een bedrijfswagen en een mobiliteitsbudget.

De opheffing van paragrafen 2 en 3 beoogt de wachtermijn van 36 maanden voor werkgevers op te heffen.¹¹ Werkgevers begrijpen immers niet waarom zij gedurende een ononderbroken periode van 36 maanden één of meerdere bedrijfswagens moeten ter beschikking stellen van één of meerdere werknemers alvorens zij het mobiliteitsbudget kunnen invoeren in hun onderneming. Die voorwaarde fnuikt in belangrijke mate de mogelijkheden voor werkgevers om een groen mobiliteitsbeleid in hun onderneming te voeren.

Daarnaast schrapt dit artikel ook paragraaf 5. Deze paragraaf bepaalt dat werknemers "in aanmerking komen voor een bedrijfswagen", wanneer zij deel uitmaken van een functiecategorie waarvoor het bij de werkgever geldende bedrijfswagenbeleid in een bedrijfswagen voorziet.¹² Deze voorwaarde beperkt vandaag echter de mogelijkheid voor werknemers om beroep te doen op het mobiliteitsbudget. Daarom willen de indieners deze voorwaarde schrappen. Het moet voor de werkgever gemakkelijker worden om in zijn bedrijfswagenbeleid in te schrijven wie van zijn werknemers al dan niet in aanmerking kan komen voor een bedrijfswagen – en daaraan gekoppeld een mobiliteitsbudget – zonder dat dit gekoppeld moet zijn aan een bepaalde functiecategorie. Oorspronkelijk was deze voorwaarde voorzien om *ad hoc* toekenningen van bedrijfswagens tegen te gaan, maar het neveneffect daarvan is nu dat het te sterk de mogelijkheid voor de toekenning van een mobiliteitsbudget beperkt. Paragraaf 4, die paragraaf 2 wordt, wordt overeenkomstig aangepast.

¹¹ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 2.2.

¹² Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 3.5.

Ces deux modifications s'inscrivent dans notre intention de simplifier et d'élargir le dispositif du budget mobilité, de manière à ce que son objectif de transfert modal devienne réalité.

Art. 4

L'article 5 de la même loi est modifié en vue d'harmoniser la terminologie ainsi que de simplifier sensiblement l'octroi du budget mobilité.

Les modifications apportées au paragraphe 1^{er} concernent uniquement une harmonisation terminologique. Dans la littérature spécialisée, on fait remarquer à juste titre qu'il est question dans la loi tantôt de "travailleurs qui peuvent prétendre à une voiture de société", et tantôt de "travailleurs éligibles à une voiture de société". Dès lors qu'aucune différence de sens n'était visée, il est procédé à une harmonisation de la terminologie.

L'abrogation des paragraphes 3 à 5 vise à supprimer les délais d'attente de 3 et 12 mois pour l'ensemble des travailleurs.¹³ Selon nous, il doit être possible que les travailleurs puissent choisir à tout moment d'échanger leur (droit à une) voiture de société contre un budget mobilité, dans le cadre fixé par leur employeur. Les travailleurs ne comprennent en effet pas qu'il existe des délais, alors que l'objectif du budget mobilité est précisément de susciter un transfert modal mettant l'accent sur tous les modes de transport et pas uniquement sur la voiture. Le paragraphe 6, qui devient le paragraphe 3, est adapté en conséquence.

Art. 5

Cet article concerne une adaptation technique. Le renvoi au paragraphe 6 est erroné en raison de l'abrogation de l'article 5, §§ 3 à 5, le paragraphe 6 devenant le paragraphe 3.

Art. 6

L'article 8 de la même loi est modifié en vue de clarifier le texte de loi.

Au paragraphe 1^{er}, il est tout d'abord explicité que le budget mobilité est mis à disposition par année civile.¹⁴ On pouvait déjà le déduire du § 3, alinéa 2, mais cela ne paraissait pas toujours aussi clair dans la pratique.

¹³ Cf. également FAQ budget mobilité, n° 3.6.

¹⁴ Cf. également FAQ budget mobilité, n° 7.6.

Beide wijzigingen passen in het voornemen van de indieners om de regeling inzake het mobiliteitsbudget te vereenvoudigen alsook te verruimen, zodat haar doelstelling van *modal shift* effectief bewaarheid kan worden.

Art. 4

Artikel 5 van dezelfde wet wordt aangepast om terminologie te stroomlijnen alsook de toekenning van het mobiliteitsbudget aanzienlijk te vereenvoudigen.

De wijzigingen in paragraaf 1 betreffen louter en alleen een terminologische stroomlijning. In de vakliteratuur werd terecht opgemerkt dat de wet de ene keer spreekt over werknemers die "aanspraak" kunnen maken op een bedrijfswagen en dan weer over werknemers die ervoor "in aanmerking" komen. Gelet op het feit dat geen verschil in betekenis werd beoogd, wordt dit wisselend taalgebruik ook hier weggewerkt.

De opheffing van paragrafen 3 tot 5 beoogt de wachtermijnen van 3 en 12 maanden voor alle werknemers op te heffen.¹³ Het moet volgens de indieners mogelijk zijn dat werknemers op elk moment kunnen kiezen om hun (recht op een) bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsbudget, binnen het kader aangereikt door hun werkgevers. Werknemers begrijpen immers niet dat er wachtermijnen zijn, terwijl het juist de bedoeling van het mobiliteitsbudget is om een *modal shift* teweeg te brengen waar de nadruk ligt op alle vervoersmodi en niet zozeer op de wagen alleen. Paragraaf 6, die paragraaf 3 wordt, wordt overeenkomstig aangepast.

Art. 5

Dit behelst een technische aanpassing. De verwijzing naar paragraaf 6 klopt niet meer omwille van de opheffing van artikel 5, §§ 3 tot 5, waardoor paragraaf 6 wordt omgezet in paragraaf 3.

Art. 6

Artikel 8 van dezelfde wet wordt gewijzigd om de wettekst duidelijker te formuleren.

In paragraaf 1 wordt allereerst geëxpliciteerd dat het mobiliteitsbudget per kalenderjaar wordt ter beschikking gesteld.¹⁴ Dat kon reeds worden afgeleid uit § 3, tweede lid, maar bleek in de praktijk niet altijd even duidelijk te zijn.

¹³ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 3.6.

¹⁴ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 7.6.

Ensuite, il est précisé que le budget mobilité est mis à disposition sur un compte mobilité.¹⁵ À l'heure actuelle, l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 21 mars 2019 pris en exécution de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité dispose que le budget mobilité, après déduction, le cas échéant, de la partie utilisée pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et des frais y afférents est mis en totalité à disposition du travailleur bénéficiaire sous une forme virtuelle. L'objectif est que non seulement le solde du budget mobilité à affecter aux piliers 2 et 3 soit mis à disposition sur le compte, mais également la totalité du montant du budget mobilité, afin d'accroître la transparence du décompte des frais relatifs au pilier 1.

Enfin, il est ajouté qu'il convient de tenir compte du moment où le budget mobilité est octroyé au travailleur.¹⁶ L'objectif n'est en effet pas de mettre le budget mobilité d'une année complète à disposition en cas d'entrée dans le dispositif en décembre.

Dans le paragraphe 2, il est précisé que les travailleurs peuvent utiliser le budget mobilité, au cours de l'année civile, pour financer une voiture de société respectueuse de l'environnement mise à disposition et des moyens de transport durables.¹⁷

Enfin, dans le paragraphe 3, il est précisé que le solde du budget mobilité que le travailleur n'utilise pas pour financer les dépenses visées au paragraphe 2 lui est versé, une fois par an, en espèces, au plus tard en même temps que le salaire du premier mois de l'année civile suivante.¹⁸

Par souci de lisibilité, il a été décidé de remplacer intégralement l'article 8, et donc de ne pas prévoir des modifications législatives pour chaque ligne.

Art. 7

L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par un alinéa tendant à préciser que la prime accordée pour les déplacements à pied ne peut pas non plus être combinée avec le budget mobilité, pas plus que les autres exonérations dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

¹⁵ Cf. également FAQ budget mobilité, n° 6.29.

¹⁶ Cf. également FAQ budget mobilité, n° 6.18.

¹⁷ Voir aussi FAQ budget mobilité, n° 5.14.

¹⁸ Voir aussi FAQ budget mobilité, n° 5.41.

Vervolgens wordt verduidelijkt dat het mobiliteitsbudget op een mobiliteitsrekening wordt ter beschikking gesteld.¹⁵ Op dit ogenblik stelt artikel 1 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget dat het mobiliteitsbudget, na aftrek, in voorkomend geval, van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten, in zijn geheel in een virtuele vorm ter beschikking wordt gesteld van de begunstigde werknemer. De bedoeling is dat niet enkel het saldo van het mobiliteitsbudget ter besteding in pijlers 2 en 3 op de rekening ter beschikking wordt gesteld, maar het gehele bedrag van het mobiliteitsbudget, teneinde de transparantie van de afrekening van kosten met betrekking tot pijler 1 te verhogen.

Tot slot wordt toegevoegd dat rekening moet worden gehouden met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer.¹⁶ Het is immers niet de bedoeling om bij instap in december het mobiliteitsbudget voor een volledig jaar ter beschikking te stellen.

In paragraaf 2 wordt verduidelijkt dat de werknemers tijdens het kalenderjaar het mobiliteitsbudget mag gebruiken voor de financiering van een terbeschikkinggestelde milieuvriendelijke bedrijfswagen en duurzame vervoermiddelen.¹⁷

In paragraaf 3 wordt tot slot verduidelijkt dat het saldo van het mobiliteitsbudget dat de werknemer niet gebruikt voor de financiering van de bestedingen bedoeld in paragraaf 2, hem één keer per jaar in geld zal worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar.¹⁸

Voor redenen van leesbaarheid wordt ervoor geopteerd om het gehele artikel 8 te vervangen en dus niet lijn per lijn te voorzien in wijzigingsbepalingen.

Art. 7

Artikel 10, paragraaf 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid om te verduidelijken dat ook de voetgangerspremie niet gecombineerd kan worden met het mobiliteitsbudget, net zoals de andere vrijstellingen in het kader van het woon-werk verkeer.

¹⁵ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 6.29.

¹⁶ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 6.18.

¹⁷ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 5.14.

¹⁸ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 5.41.

Art. 8

L'article 12 de la même loi est complété par deux paragraphes visant à simplifier le calcul du montant du budget mobilité, dit "TCO", et à fixer la formule de calcul dans la loi.

Le paragraphe 3 permet à l'employeur de déduire les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles du budget mobilité à condition qu'il indemnise les frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci.¹⁹ Nous souhaitons ainsi encourager les employeurs à ne pas seulement échanger les voitures de société, mais aussi les véhicules de fonction, contre un budget mobilité.

Le paragraphe 4 permet au Roi de fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité devra être calculé.²⁰ Cela permettra de réaliser une importante simplification administrative. En effet, il est souvent demandé aux administrations compétentes de valider une méthode de calcul. Or, elles ne peuvent pas accéder à ce type de demandes. Ces demandes ont cependant donné lieu à l'ajout d'une série de précisions dans la rubrique FAQ des questions fréquemment posées à propos du budget mobilité.²¹

Art. 9

Il est renvoyé au commentaire de l'article 3.

Art. 10

Cet article fixe l'entrée en vigueur.

¹⁹ Voir aussi FAQ budget mobilité, n° 6.11.

²⁰ Voir aussi FAQ budget mobilité, n° 6.2.

²¹ Voir la rubrique 6 des FAQ budget mobilité.

Art. 8

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met twee paragrafen om de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget, de zogenaamde TCO, te vereenvoudigen en de berekeningsformule wettelijk te kunnen vastleggen.

Paragraaf 3 biedt de mogelijkheid aan de werkgever om de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, in mindering te brengen van het bedrag van het mobiliteitsbudget op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan.¹⁹ Op die manier willen de indieners van dit wetsvoorstel werkgevers stimuleren om niet alleen salariswagens om te zetten in een mobiliteitsbudget, maar ook functiewagens.

Paragraaf 4 voorziet in de mogelijkheid aan de Koning om een formule vast te leggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget moet worden berekend.²⁰ Op die manier kan een belangrijke administratieve vereenvoudiging worden gerealiseerd. De bevoegde administraties ontvangen immers regelmatig de vraag om een berekeningsmethode te valideren. Op dergelijke vragen kan evenwel niet worden ingegaan. De vragen hebben wel geleid tot een reeks verduidelijkingen die zijn opgenomen in de FAQ over het mobiliteitsbudget.²¹

Art. 9

Er wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 3.

Art. 10

Dit artikel bepaalt de inwerkingtreding.

Jef VAN den BERGH (CD&V)

¹⁹ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 6.11.

²⁰ Zie ook FAQ mobiliteitsbudget, nr. 6.2.

²¹ Zie rubriek 6 FAQ mobiliteitsbudget.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 3 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le § 1^{er}, 2°, les mots "à laquelle il pouvait prétendre" sont remplacés par les mots "à laquelle il était éligible";

2° dans le § 2, premier tiret, les mots "et amortissements du capital" sont insérés entre les mots "les loyers et les intérêts" et les mots "de prêts hypothécaires" et le chiffre "5" est remplacé par le chiffre "10";

3° le § 2 est complété par deux tirets rédigés comme suit:

— les frais de parking liés à l'utilisation des transports en commun visée au § 1^{er}, 8°, b);

— l'indemnité kilométrique octroyée, à concurrence d'un montant maximum par kilomètre égal au montant visé à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14°, a), du Code des impôts sur les revenus 1992, pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière."

Art. 3

Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les paragraphes 2 et 3 sont abrogés;

2° dans le paragraphe 4, qui devient le paragraphe 2, les mots "en vertu de sa politique relative aux voitures de société," sont insérés entre les mots "qui disposent effectivement d'une voiture de société ou qui" et les mots "sont éligibles à une voiture de société."

3° le paragraphe 5 est abrogé.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 3 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in § 1, 2°, worden de woorden "waarop hij aanspraak kon maken" vervangen door de woorden "waarvoor hij in aanmerking kwam";

2° in § 2, eerste gedachtestreepje, worden de woorden "en kapitaalaflossingen" ingevoegd tussen de woorden "huurgelden en interesten" en de woorden "van hypothecaire leningen" en wordt het getal "5" vervangen door het getal "10";

3° § 2 wordt aangevuld met twee gedachtestreepjes, luidende:

— parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer bedoeld in paragraaf 1, 8°, b);

— de kilometervergoeding voor een maximum bedrag per kilometer dat gelijk is aan het bedrag bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 14°, a), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling."

Art. 3

In artikel 4 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de paragrafen 2 en 3 worden opgeheven;

2° in paragraaf 4, die paragraaf 2 wordt, worden de woorden "volgens het bedrijfswagenbeleid" ingevoegd tussen de woorden "beschikken of die" en de woorden "voor een bedrijfswagen";

3° paragraaf 5 wordt opgeheven.

Art. 4

Dans l'article 5 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots "à laquelle il peut prétendre selon la politique relative aux voitures de société applicable chez l'employeur" sont remplacés par les mots "dont il dispose ou à laquelle il est éligible en vertu de la politique relative aux voitures de société de son employeur";

2° les paragraphes 3 à 5 sont abrogés;

3° le paragraphe 6 devient le paragraphe 3.

Art. 5

Dans l'article 6 de la même loi, les mots "article 5, § 6" sont remplacés par les mots "article 5, § 3".

Art. 6

L'article 8 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

"Art. 8. § 1^{er}. Par année civile, le budget mobilité est mis à la disposition du travailleur, sur un compte mobilité, en tenant compte du moment auquel ce budget mobilité est accordé.

§ 2. Au cours de l'année civile, le travailleur peut utiliser son budget mobilité pour financer:

1° la mise à disposition d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et les frais y afférents conformément à la politique relative aux voitures de société, comme les frais de carburant, la cotisation de solidarité due en application de l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et, le cas échéant, les frais de gestion du budget mobilité;

2° des moyens de transport durables.

§ 3. Le solde du budget mobilité que le travailleur n'utilise pas pour financer les dépenses visées au § 2 lui est versé, une fois par an, en espèces, au plus tard en même temps que le salaire du premier mois de l'année civile suivante.

§ 4. La voiture de société mentionnée au § 2 fait l'objet d'une cotisation de solidarité visée à l'article 38, § 3^{quater}, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux

Art. 4

In artikel 5 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden de woorden "waarop hij volgens het bedrijfswagenbeleid bij de werkgever aanspraak kan maken" vervangen door de woorden "waarover hij beschikt of waarvoor hij volgens het bedrijfswagenbeleid in aanmerking komt";

2° de paragrafen 3 tot 5 worden opgeheven;

3° paragraaf 6 wordt paragraaf 3.

Art. 5

In artikel 6 van dezelfde wet worden de woorden "artikel 5, § 6" vervangen door de woorden "artikel 5, § 3".

Art. 6

Artikel 8 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 8. § 1. Per kalenderjaar wordt het mobiliteitsbudget ter beschikking gesteld van de werknemer op een mobiliteitsrekening, rekening houdende met het tijdstip waarop het mobiliteitsbudget is toegekend aan de werknemer.

§ 2. Tijdens het kalenderjaar mag de werknemer het mobiliteitsbudget gebruiken voor de financiering van:

1° de terbeschikkingstelling van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en daarmee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid, zoals de brandstofkosten, de verschuldigde solidariteitsbijdrage ter uitvoering van artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en, in voorkomend geval, de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget;

2° duurzame vervoermiddelen.

§ 3. Het saldo van het mobiliteitsbudget dat de werknemer niet gebruikt voor de financiering van de bestedingen bedoeld in paragraaf 2, zal hem één keer per jaar in geld worden uitbetaald, uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar.

§ 4. De in paragraaf 2 vermelde bedrijfswagen is het voorwerp van een solidariteitsbijdrage bedoeld in artikel 38, § 3^{quater}, van de wet van 29 juni 1981 houdende

de la sécurité sociale des travailleurs salariés. Elle est également soumise aux règles fiscales applicables aux véhicules visés à l'article 65 du Code des impôts sur les revenus 1992 lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés exclusivement à des fins professionnelles."

Art. 7

L'article 10, § 1^{er}, de la même loi est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Il ne peut plus non plus bénéficier de l'exonération visée à l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 9°, c), du Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne les indemnités octroyées pour les déplacements entre le domicile et le lieu du travail réellement effectués à pied ou à l'aide d'engins de déplacement tels que définis dans le règlement général sur la police de la circulation routière."

Art. 8

L'article 12 de la même loi est complété par les §§ 3 et 4 rédigés comme suit:

"§ 3. L'employeur peut déduire du budget mobilité les frais résultant de l'utilisation du véhicule de société à des fins professionnelles à condition qu'il indemnise les frais consentis par le travailleur pour ses déplacements professionnels au-delà du budget mobilité lors de l'octroi de celui-ci.

§ 4. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, fixer une formule selon laquelle le montant du budget mobilité doit être calculé conformément au § 1^{er}."

Art. 9

Dans l'article 13, § 1^{er}, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "du travailleur" sont insérés entre les mots "de promotion" et les mots "le budget mobilité";

2° les mots "lorsqu'en raison de ce changement ou de cette promotion, le travailleur fait partie d'une catégorie de fonctions pour laquelle le système salarial" sont remplacés par les mots "lorsque le système salarial".

de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Hij volgt ook de fiscale regels die van toepassing zijn op de voertuigen bedoeld in artikel 65 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 als deze niet uitsluitend voor beroepsdoeleinden worden gebruikt."

Art. 7

Artikel 10, § 1, van dezelfde wet wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Hij kan ook niet meer genieten van de vrijstelling bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9°, c), van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 voor wat betreft vergoedingen toegekend voor de werkelijk te voet of met voortbewegingstoestellen, zoals gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling."

Art. 8

Artikel 12 van dezelfde wet wordt aangevuld met de paragrafen 3 en 4, luidende:

"§ 3. De werkgever mag de kosten van de bedrijfswagen die het gevolg zijn van het gebruik van die wagen voor beroepsdoeleinden, in mindering brengen van het mobiliteitsbudget op voorwaarde dat hij de kosten van de werknemer voor verplaatsingen voor beroepsdoeleinden bovenop het mobiliteitsbudget vergoedt tijdens de toekenning ervan.

§ 4. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een formule vastleggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget overeenkomstig paragraaf 1 moet worden berekend."

Art. 9

In artikel 13, § 1, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "van de werknemer" worden ingevoegd tussen de woorden "of een bevordering" en de woorden "kan het mobiliteitsbudget";

2° de woorden "de werknemer door die verandering of die bevordering tot een functiecategorie behoort waarvoor" worden opgeheven.

Art. 10

La présente loi entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

21 février 2020

Art. 10

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand volgend op de publicatie ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

21 februari 2020

Jef VAN den BERGH (CD&V)