

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 februari 2019

WETSONTWERP
betreffende de invoering
van een mobiliteitsbudget

AMENDEMENTEN

ingediend in plenaire vergadering

Zie:

Doc 54 3381/ (2018/2019):

- 001: Wetsontwerp.
- 002 en 003: Amendementen.
- 004: Verslag.
- 005: Amendementen.
- 006: Verslag (Financiën).
- 007: Verslag (Sociale Zaken).
- 008: Tekst aangenomen door de commissies.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 février 2019

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

AMENDEMENTS

déposés en séance plénière

Voir:

Doc 54 3381/ (2018/2019):

- 001: Projet de loi.
- 002 et 003: Amendements.
- 004: Rapport.
- 005: Amendements.
- 006: Rapport (Finances).
- 007: Rapport (Affaires sociales).
- 008: Texte adopté par les commissions.

10405

Nr. 1 VAN DE HEREN LAAOUEJ EN VANVELTHOVEN

Art. 3

In het 2°, tussen de woorden “het bedrag” en het woord “berekend”, de woorden “van hoogstens 35 000 euro” invoegen.

VERANTWOORDING

De indieners achten het van belang om het maximale jaarlijkse bedrag van het mobiliteitsbudget te beperken, teneinde misbruiken te voorkomen. Het zou ook verstandig zijn geweest die beperking op te nemen in het wetsontwerp betreffende de mobiliteitstoelage.

N° 1 DE MM. LAAOUEJ ET VANVELTHOVEN

Art. 3

Au 2°, insérer les mots “de maximum 35 000 euros” entre les mots “le montant” et le mot “calculé”.

JUSTIFICATION

Les auteurs estiment qu’il est important de limiter le montant maximum annuel du budget mobilité et ce, pour prévenir des abus. Il aurait été judicieux d’égaleme nt insérer cette limitation dans le projet “allocation de mobilité”.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

Nr. 2 VAN DE HEREN LAAOUEJ EN VANVELTHOVEN**Art. 4****De §§ 1 en 2 vervangen als volgt:**

“§ 1. Wanneer de werkgever aan één of meer werknemers al één of meer bedrijfswagens ter beschikking heeft gesteld, is hij verplicht een mobiliteitsbudget voor te stellen.”

VERANTWOORDING

Er is geen enkele reden om de werkgever de optie te laten om te weigeren een mobiliteitsbudget voor te stellen. Het is van wezenlijk belang dat dit instrument binnen de bedrijven zo veel mogelijk wordt toegepast, teneinde een zachtere mobiliteit en alternatieven voor de traditionele bedrijfswagen te bevorderen.

N° 2 DE MM. LAAOUEJ ET VANVELTHOVEN**Art. 4****Remplacer les §§ 1^{er} et 2 par ce qui suit:**

“§ 1^{er}. L'employeur a l'obligation de proposer un budget mobilité pour autant qu'il a déjà mis à disposition d'un ou plusieurs travailleurs une ou plusieurs voitures de sociétés.”

JUSTIFICATION

Il n'y a aucune raison de laisser à l'employeur le choix de refuser de proposer un budget mobilité. Il est essentiel que cet outil se développe le plus possible au sein des entreprises afin de promouvoir une mobilité plus douce et des alternatives à la voiture de société classique.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

Nr. 3 VAN DE HEREN LAAOUEJ EN VANVELTHOVEN

Art. 10

Paragraaf 5 vervangen als volgt:

“§ 5. Wanneer de werknemer over meerdere bedrijfswagens beschikt, moet hij alle wagens, alsook de daarmee verbonden voordelen, teruggeven om gebruik te kunnen maken van een mobiliteitsbudget.”

VERANTWOORDING

Het mobiliteitsbudget beoogt een andere mobiliteit te bevorderen. Derhalve is het zinloos om tegelijk een bedrijfswagen en een budget voor een andere mobiliteit toe te kennen.

N° 3 DE MM. LAAOUEJ ET VANVELTHOVEN

Art. 10

Remplacer le paragraphe 5 par ce qui suit:

“§ 5. Lorsque le travailleur dispose de plusieurs voitures de société, il doit restituer l'ensemble des voitures et des avantages y afférents pour bénéficier d'un budget de mobilité.”

JUSTIFICATION

L'objectif du budget de mobilité est de promouvoir une autre mobilité, il n'y a donc pas de sens à consentir à un budget pour une autre mobilité en même temps qu'une voiture de société.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Peter VANVELTHOVEN (sp.a)

Nr. 4 VAN DE HEER **LAAOUEJ** EN MEVROUW **KITIR**

Art. 23

In het eerste lid, de woorden “in artikel 21, § 1, 1° tot 6°” vervangen door de woorden “in artikel 21, § 1”.

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt het ontworpen artikel opnieuw in de aanvankelijke bewoordingen te formuleren, met de bedoeling te waarborgen dat met het saldo van het mobiliteitsbudget rekening wordt gehouden in alle takken van de sociale zekerheid. Ten gevolge van een in de commissie aangebrachte wijziging zou het saldo van het mobiliteitsbudget thans worden uitgesloten bij de berekening van de jaarlijkse vakantie-uitkeringen. Zulks is in het nadeel van de werknemers.

N° 4 DE M. **LAAOUEJ** ET MME **KITIR**

Art. 23

À l’alinéa 1^{er}, remplacer les mots “à l’article 21, § 1^{er}, 1°, à 6°” par les mots “à l’article 21, § 1^{er}”.

JUSTIFICATION

Cet amendement rétablit l’article 23 en projet dans sa forme initiale et a pour objectif de garantir que le solde du budget mobilité soit pris en compte dans toutes les branches de la sécurité sociale. Actuellement, et suite à une modification en commission, le solde du budget mobilité est exclu du calcul des vacances annuelles ce qui pénalise les travailleurs.

Ahmed LAAOUEJ (PS)
Meryame KITIR (sp.a)

Nr. 5 VAN DE HEER LAAOUEJEN MEVROUW KITIR

Art. 23/1 (nieuw)

In hoofdstuk IV, afdeling 2, een artikel 23/1 invoegen, luidende:

“Art. 23/1. De maatregelen waarin deze wet voorziet, alsook de maatregelen betreffende het cash for car-systeem, de bedrijfsvoertuigen en/of de bedrijfswagens, zullen door de sociale partners die zitting hebben in de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven worden geëvalueerd op basis van de gegevens van de DmfA.

De Koning past daartoe de DmfA aan, om de gegevens samen te brengen die nuttig zijn voor de evaluatie van de in het vorige lid bedoelde maatregelen.

De RSZ bezorgt die gegevens aan de Raden, ten einde de bij het eerste lid bepaalde evaluatie te kunnen doorvoeren.”

VERANTWOORDING

De sociale partners hebben in hun adviezen aangedrongen op de noodzaak om de follow-up en de evaluatie van de twee nieuwe systemen – het mobiliteitsbudget en het cash for car-mechanisme – voor te bereiden en mogelijk te maken.

In het advies van de NAR en de CRB van 25 september 2018 hebben de sociale partners het volgende aangegeven:

“§ 14. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017 werden geformuleerd, vinden de Raden het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget kunnen worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. In het licht van de verantwoordelijkheid van de sociale gesprekspartners in hun hoedanigheid van beheerder van de RSZ, zoals die door de huidige regering werd ingevoerd, dringen de Raden aan op dit essentiële punt om een begrotingsbeleid te kunnen voeren met volledige kennis van zaken en kennis van de gevolgen van dergelijke maatregelen. Daarnaast vragen ze eens te meer dat in het wetgevende en administratieve kader maatregelen worden opgenomen waardoor de RSZ en de fiscale administratie kunnen beschikken over de vereiste

N° 5 DE M. LAAOUEJ ET MME KITIR

Art. 23/1 (nouveau)

Dans le chapitre IV, section 2, insérer un article 23/1, rédigé comme suit:

“Art. 23/1. Les mesures prévues par la présente loi, ainsi que celles se rapportant au système “cash for car” et aux véhicules d’entreprise et/ou de société, feront l’objet d’une évaluation par les partenaires sociaux siégeant au Conseil national du Travail et au Conseil central de l’Économie sur la base des données reprises sur la DmfA.

À cet égard, le Roi adapte la DmfA pour collecter les données utiles à l’évaluation des mesures visées à l’alinéa précédent.

En vue de l’évaluation prévue au premier alinéa, l’ONSS transmet ces données aux Conseils.”

JUSTIFICATION

Dans leurs avis, les partenaires sociaux ont insisté sur la nécessité de prévoir et de rendre possible le suivi et l’évaluation des deux nouveaux systèmes: à savoir le budget mobilité et le “cash for car”.

Dans l’avis du CNT et du CCE du 25 septembre 2018, les partenaires sociaux ont ainsi indiqué ceci:

“§ 14. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017 susmentionné, les Conseils estiment qu’il est important que l’allocation de mobilité et le budget mobilité puissent être évalués et ajustés si nécessaire. À la lumière de la responsabilité des interlocuteurs sociaux en leur qualité de gestionnaires de l’ONSS telle qu’instaurée par le présent Gouvernement, les Conseils insistent sur ce point essentiel pour pouvoir mener une politique budgétaire en toute intelligence et connaissance des effets de telles mesures. En outre, ils demandent à nouveau que l’on prévienne dans le cadre législatif et administratif des mesures permettant à l’ONSS et à l’administration fiscale de disposer des données nécessaires pour assurer le suivi de l’application

gegevens om de toepassing van de twee nieuwe systemen te kunnen opvolgen. De Raden wensen dat die gegevens hun ter beschikking gesteld worden.

§ 15. De Raden nemen er akte van dat de evaluatie van het mobiliteitsbudget wel expliciet voorzien is, maar die van de mobiliteitsvergoeding niet. Ze vragen dan ook om in de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding expliciet te voorzien op welke manier de mobiliteitsvergoeding statistisch en budgettair opgevolgd en geëvalueerd zal worden.

§ 16. De Raden stellen vast dat de RSZ – in tegenstelling tot de fiscale administratie – wel reeds concrete pistes heeft uitgewerkt voor de opvolging van beide systemen. De Raden roepen de fiscale administratie op om eveneens pistes uit te werken voor de opvolging van beide systemen en om deze pistes met hen te bespreken.

§ 17. Bovendien moet het door de Raden bepleite cumulatieverbod (zie § 7) het mogelijk maken de administratieve opvolging van de toepassing van de systemen te vereenvoudigen.”.

De in § 15 van dat advies van de sociale partners opgenomen bepaling werd echter uit het voorliggende wetsontwerp weggelaten. Dit amendement strekt ertoe opnieuw een bepaling in te voegen die de follow-up en de evaluatie van het mobiliteitsbudget, het *cash for car*-mechanisme en de bedrijfswagens mogelijk maakt. Aldus wordt ingegaan op het unanieme verzoek van de sociale partners en wordt gezorgd voor een goed beheer en een gedegen kennis van de concrete werkelijkheid.

des deux nouveaux systèmes. Les Conseils souhaitent que ces données soient mises à leur disposition.

§ 15. Les Conseils prennent acte du fait que l'évaluation du budget mobilité a été explicitement prévue, mais pas celle de l'allocation de mobilité. Ils demandent par conséquent que la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité comporte une disposition sur la méthode de suivi et d'évaluation statistique et budgétaire de l'allocation de mobilité.

§ 16. Les Conseils constatent que l'ONSS – contrairement à l'administration fiscale – a déjà élaboré des pistes concrètes pour le suivi des deux systèmes. Les Conseils appellent l'administration fiscale à élaborer également des pistes pour le suivi des deux systèmes et souhaitent discuter de ces pistes avec eux.

§ 17. Par ailleurs, l'interdiction de cumul (cf. § 7) prônée par les Conseils devrait permettre de simplifier le suivi administratif de l'application des systèmes”.

Cependant, la disposition mentionnée au paragraphe 15 de l'avis des partenaires sociaux a été supprimée du projet de loi à l'examen. Dès lors, pour répondre à la demande unanime des partenaires sociaux, dans un souci de bonne connaissance des réalités et de bonne gestion, le présent amendement vise à réintroduire une disposition prévoyant le suivi et l'évaluation du budget mobilité, du mécanisme de “*cash for car*” et des voitures de société.

Ahmed LAAQUEJ (PS)
Meryame KITIR (sp.a)

Nr. 6 VAN DE HEREN **CALVO, GILKINET EN LAAOUEJ**

Art. 3

Paragraaf 1, 3°, b), 1) aanvullen met de woorden:

“in 2019, 90 g per kilometer in 2020, 85 g per kilometer in 2021, 80 g per kilometer in 2022, 75 g per kilometer in 2023, 70 g per kilometer in 2024 en 0 g per kilometer vanaf 2025.”

VERANTWOORDING

Het mobiliteitsbudget moet een veel sterkere ambitie hebben om bij te dragen tot schone mobiliteit. Daarom wordt de maximaal toegestane CO₂-uitstoot jaarlijks afgebouwd. Vanaf 2025 komen enkel nog emissievrije wagens in aanmerking.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

N° 6 DE MM. **CALVO, GILKINET ET LAAOUEJ**

Art. 3

Compléter le § 1^{er}, 3°, b), 1), par les mots:

“en 2019, à 90 grammes par kilomètre en 2020, à 85 grammes par kilomètre en 2021, à 80 grammes par kilomètre en 2022, à 75 grammes par kilomètre en 2023, à 70 grammes par kilomètre en 2024 et à 0 gramme par kilomètre à partir de 2025.”

JUSTIFICATION

Le budget mobilité doit aller bien plus loin dans son ambition de contribuer à une mobilité plus propre. Nous proposons dès lors de réduire progressivement, chaque année, le maximum autorisé pour les émissions de CO₂. Dès 2025, seules les voitures qui n'émettent pas de CO₂ pourront encore être prises en considération.

Nr. 7 VAN DE HEREN CALVO, GILKINET EN LAAOUEJ**Art. 3****Paragraaf 1, 8° aanvullen met een e), luidende:**

“e) mobiliteitsdiensten die een combinatie zijn van de duurzame vervoermiddelen opgesomd van a) tot en met d).”

VERANTWOORDING

Mobiliteitsdiensten die verschillende vervoermiddelen combineren zijn steeds meer in opmars. Om multimodaliteit aan te moedigen, wil dit amendement dergelijke oplossingen uitdrukkelijk mee in aanmerking nemen voor de tweede pijler van het mobiliteitsbudget.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

N° 7 DE MM. CALVO, GILKINET ET LAAOUEJ**Art. 3****Compléter le § 1^{er}, 8°, par un e) rédigé comme suit:**

“e) les services de mobilité qui combinent les moyens de transport durables énumérés aux points a) à d).”

JUSTIFICATION

Les services de mobilité qui combinent plusieurs moyens de transport ont le vent en poupe. Pour encourager la multimodalité, le présent amendement tend à intégrer explicitement ces solutions dans le deuxième pilier du budget mobilité.

Nr. 8 VAN DE HEREN CALVO, GILKINET EN LAAOUEJ

Art. 3

In paragraaf 2, eerste streepje, de woorden “5 kilometer” vervangen door de woorden “10 kilometer”.

VERANTWOORDING

Volgens het wetsontwerp worden de huisvestingskosten gelijkgesteld met duurzame vervoersmiddelen indien de woonplaats zich in een straal van vijf kilometer van de normale werkplaats bevindt. Een straal van vijf kilometer van de werkplaats is echter te restrictief. Het is perfect mogelijk om op tien kilometer van zijn werk te wonen en zich er naartoe te verplaatsen op een duurzame manier. Zonder deze aanpassing zal het voor vele werknemers die tussen de vijf en de tien kilometer van hun werk wonen fiscaal interessanter zijn om voor een auto te kiezen dan voor duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit kost immers stevast veel minder dan een wagen, zodat het saldo van het mobiliteitsbudget, dat voor deze categorie van werknemers veel hoger zal zijn. Aangezien dit saldo aan 38,07 % belast wordt, in tegenstelling tot het deel dat voor mobiliteit dient, zal de belasting op het mobiliteitsbudget voor werknemers die tussen 5 en 10 kilometer van hun werk wonen en op een duurzame manier pendelen, hoger zijn zij die met de auto pendelen.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

N° 8 DE MM. CALVO, GILKINET ET LAAOUEJ

Art. 3

Dans le paragraphe 2, premier tiret, remplacer les mots “5 kilomètres” par les mots “10 kilomètres”.

JUSTIFICATION

Selon le projet de loi, les frais de logement sont assimilés aux moyens de transport durables si le domicile est établi dans un rayon de cinq kilomètres du lieu habituel de travail. Un rayon de cinq kilomètres est toutefois trop restrictif. Il est parfaitement possible d'habiter à dix kilomètres de son lieu de travail et de s'y rendre d'une manière durable. Sans cette adaptation, il sera fiscalement plus intéressant pour de nombreux travailleurs qui habitent à une distance de cinq à dix kilomètres de leur lieu de travail d'opter pour une voiture plutôt que pour une mobilité durable. La mobilité durable coûte en effet beaucoup moins cher qu'une voiture, si bien que le solde du budget mobilité, qui sera mis à la disposition de cette catégorie de travailleurs, sera beaucoup plus élevé. Ce solde étant taxé à 38,07 %, contrairement à la partie utilisée pour la mobilité, cela grèvera plus le budget mobilité pour les travailleurs qui habitent à une distance de cinq à dix kilomètres de leur lieu de travail et qui se déplacent de manière durable, que pour ceux qui font les navettes en voiture.

Nr. 9 VAN DE HEREN **CALVO EN GILKINET**

Art. 10

Paragraaf 5 vervangen als volgt:

“§ 5. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsbudget verkrijgt, kan niet meer genieten van een bedrijfswagen.”

VERANTWOORDING

De bedoeling van het mobiliteitsbudget is om duurzame vervoersmodi aan te moedigen. Eén enkele duurzame wagen die met het mobiliteitsbudget wordt aangekocht, moet daarom volstaan.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 9 DE MM. **CALVO ET GILKINET**

Art. 10

Remplacer le paragraphe 5 par ce qui suit:

“§ 5. Le travailleur qui reçoit l’avantage d’un budget mobilité ne peut plus bénéficier d’une voiture de société.”

JUSTIFICATION

L’objectif du budget mobilité est d’encourager les modes de transport durables. L’achat d’une seule voiture durable grâce au budget mobilité doit dès lors suffire.

Nr. 10 VAN MEVROUW **WILLAERT** EN DE HEREN **LAAOUEJ** EN **GILKINET**

Art. 19

In artikel 14, paragraaf 3^{quater}, van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, voor het laatst gewijzigd bij de wet van 26 december 2016, de woorden “zijn uitgesloten uit het loonbegrip” **vervangen door de woorden** “worden beschouwd als loon”.

VERANTWOORDING

Voor vergoedingen in natura, zoals bedrijfswagens en duurzame vervoersmiddelen, kan een andere fiscaliteit en parafiscaliteit nog gerechtvaardigd worden. Maar een vergoeding in geld moet als loon beschouwd worden. Zo niet, riskeert men het gelijkheidsbeginsel te schaden en zet men de deur open voor vernietiging door het Grondwettelijk Hof.

Evita **WILLAERT** (Ecolo-Groen)
Ahmed **LAAOUEJ** (PS)
Georges **GILKINET** (Ecolo-Groen)

N° 10 DE MME **WILLAERT** ET MM. **LAAOUEJ** ET **GILKINET**

Art. 19

Dans l'article 14, paragraphe § 3^{quater}, de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par la loi du 26 décembre 2016, **remplacer les mots** “sont exclus de la notion de rémunération” **par les mots** “sont considérés comme une rémunération”.

JUSTIFICATION

En ce qui concerne les avantages en nature, comme les voitures de société et les moyens de transport durables, le recours à une autre fiscalité et à une parafiscalité peut encore se justifier. Cependant, une allocation en espèces doit être considérée comme une rémunération. Sinon, on risque de violer le principe d'égalité et de s'exposer à une annulation par la Cour constitutionnelle.

Nr. 11 VAN MEVROUW WILLAERT EN DE HEER GILKINET**Art. 21**

In het voorgestelde vijfde lid, de woorden “uitgesloten uit het loonbegrip” vervangen door de woorden “beschouwd als loon”.

VERANTWOORDING

Voor vergoedingen in natura, zoals bedrijfswagens en duurzame vervoermiddelen, kan een andere fiscaliteit en parafiscaliteit nog gerechtvaardigd worden. Een vergoeding echter in geld moet worden beschouwd als loon. Zoniet, riskeert men het gelijkheidsbeginsel te schenden en zet men de deur open voor vernietiging door het Grondwettelijk Hof.

Evita WILLAERT (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)

N° 11 DE MME WILLAERT ET M. GILKINET**Art. 21**

Dans l’alinéa 5 proposé, remplacer les mots “est exclu de la notion de rémunération” par les mots “est considéré comme une rémunération”.

JUSTIFICATION

En ce qui concerne les avantages en nature, comme les voitures de société et les moyens de transport durables, le recours à une autre fiscalité et à une parafiscalité peut encore se justifier. Cependant, une allocation en espèces doit être considérée comme une rémunération. Sinon, on risque de violer le principe d’égalité et de s’exposer à une annulation par la Cour constitutionnelle.

Nr. 12 VAN MEVROUW **WILLAERT** EN DE HEER **GILKINET**

Art. 22

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Aangezien het vorige amendement het saldo van het mobiliteitsbudget beschouwt als loon, heeft dit artikel geen zin meer.

Evita **WILLAERT** (Ecolo-Groen)
Georges **GILKINET** (Ecolo-Groen)

N° 12 DE MME **WILLAERT** ET M. **GILKINET**

Art. 22

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Étant donné que l'amendement précédent considère le solde du budget mobilité comme une rémunération, le maintien de cet article n'a plus aucun sens.

Nr. 13 VAN DE HEREN **CALVO, GILKINET EN LAAOUEJ**

Art. 25

Na artikel 25, een hoofdstuk IV/1 invoegen, luidende:

“Monitoring”.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
Ahmed LAAOUEJ (PS)

N° 13 DE MM. **CALVO, GILKINET ET LAAOUEJ**

Art. 25

Après l'article 25, insérer un chapitre IV/1 intitulé:

“Monitoring”.

Nr. 14 VAN DE HEREN **CALVO, GILKINET EN LAAOUEJ**

Art. 25/1 (nieuw)

In hoofdstuk IV/1, een artikel 25/1 invoegen, luidende:

“Art. 25/1. § 1. De administratie maakt jaarlijks een verslag op over de werking en de effecten van bedrijfswagens. Dit verslag bevat ten minste:

— het aantal werkgevers die bedrijfswagens aan hun werknemers ter beschikking stellen;

— het aantal bedrijfswagens die ter beschikking worden gesteld en het aantal werknemers aan wie een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld;

— de karakteristieken en het gebruik van de ter beschikking gestelde bedrijfswagens, waaronder de milieu-kenmerken en de aantal afgelegde kilometers;

— de effecten van het systeem van bedrijfswagens op het vlak van het verloningsbeleid van de werkgevers, de budgettaire impact, de mobiliteitsimpact en milieu-impact.

§ 2. De administratie maakt jaarlijks een verslag op over de werking en de effecten van het mobiliteitsbudget. Dit verslag bevat ten minste:

— het aantal werkgevers die het mobiliteitsbudget aan hun werknemers aanbieden;

— het aantal werknemers die voor het mobiliteitsbudget kiezen;

— het bestedingspatroon van het mobiliteitsbudget door werknemers;

— de effecten van het mobiliteitsbudget op het vlak van het verloningsbeleid en het bedrijfswagenbeleid van de werkgevers, de budgettaire impact, de mobiliteitsimpact en milieu-impact.”

N° 14 DE MM. **CALVO, GILKINET ET LAAOUEJ**

Art. 25/1 (nouveau)

Dans le chapitre IV/1, insérer un article 25/1 rédigé comme suit:

“Art. 25/1. § 1^{er}. L’administration établit un rapport annuel sur le fonctionnement et les répercussions des voitures de société. Ce rapport comporte au minimum:

— le nombre d’employeurs mettant des voitures de société à la disposition de leurs travailleurs;

— le nombre de voitures de société mises à disposition et le nombre de travailleurs pouvant disposer d’une voiture de société;

— les caractéristiques et l’utilisation des voitures de société mises à disposition, notamment leurs caractéristiques environnementales et le nombre de kilomètres parcourus;

— les répercussions du système des voitures de société sur la politique de rémunération des employeurs, de même que ses répercussions budgétaires, environnementales et en matière de mobilité.

§ 2. L’administration établit un rapport annuel sur le fonctionnement et les répercussions du budget mobilité. Ce rapport comporte au minimum:

— le nombre d’employeurs proposant un budget mobilité à leurs travailleurs;

— le nombre de travailleurs qui optent pour le budget mobilité;

— la manière dont les travailleurs utilisent le budget mobilité;

— les répercussions du budget mobilité sur la politique des employeurs en matière de rémunération et de voitures de société, ainsi que ses répercussions sur la mobilité et l’environnement.”

VERANTWOORDING

Dit artikel wordt ingevoerd met het oog op beleidsevaluatie. De bedoeling van het mobiliteitsbudget is om (niet-duurzame) bedrijfswagens te ontmoedigen en om duurzame vervoermiddelen te promoten. Door een jaarlijkse monitoring in te voeren, kan enerzijds het systeem van bedrijfswagens nader worden onderzocht en kan anderzijds worden onderzocht of het vooropgestelde doel van het mobiliteitsbudget wordt gehaald, wat de budgettaire impact ervan is en de gedragseffecten van werkgevers, zodat het systeem snel kan worden bijgestuurd indien nodig.

Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
 Ahmed LAAOUEJ (PS)

JUSTIFICATION

Cet article est inséré en vue de prévoir une évaluation de la politique. L'objectif annoncé du budget mobilité est de décourager l'utilisation de voitures de société (non durables) et de promouvoir l'utilisation de moyens de transport durables. L'instauration d'une évaluation annuelle permettra, d'une part, d'examiner plus en détail le système des voitures de société et, d'autre part, d'examiner si le budget mobilité atteint l'objectif fixé, ainsi que de déterminer quelles en sont les répercussions budgétaires et les répercussions sur le comportement des employeurs, de sorte à pouvoir, au besoin, ajuster rapidement le système.