

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 februari 2018

**WETSONTWERP**

**betreffende de invoering van een  
mobiliteitsvergoeding  
(art. 16 tot 21)**

VERSLAG VAN DE EERSTE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE SOCIALE ZAKEN  
UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW **Daphné DUMERY** EN  
DE HEER **Stefaan VERCAMER**

**INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen .....	3
A. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 16 en 17).....	3
B. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21).....	4
II. Bespreking.....	4
A. Procedure .....	4
B. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 16 en 17).....	6
C. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21).....	8
III. Stemmingen .....	11

*Zie:*

Doc 54 **2838/ (2017/2018):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Verslag hoorzitting (Financiën en Sociale Zaken).
- 003: Verslag van de eerste lezing (Financiën).

**Zie ook:**

- 005: Artikelen aangenomen in eerste lezing door de commissie (Sociale Zaken).

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

8 février 2018

**PROJET DE LOI**

**concernant l'instauration d'une  
allocation de mobilité  
(art. 16 à 21)**

RAPPORT DE LA PREMIÈRE LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES AFFAIRES SOCIALES  
PAR  
MME **Daphné DUMERY** ET  
M. **Stefaan VERCAMER**

**SOMMAIRE**

Pages

I. Exposés introductifs .....	3
A. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17) .....	3
B. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21) .....	4
II. Discussion .....	4
A. Procédure .....	4
B. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17) .....	6
C. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21) .....	8
III. Votes.....	11

*Voir:*

Doc 54 **2838/ (2017/2018):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Rapport audition (Finances et Affaires sociales).
- 003: Rapport de la première lecture (Finances)

**Voir aussi:**

- 005: Articles adoptés en première lecture par la commission (Affaires sociales).

7925

**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	Daphné Dumery, Wouter Raskin, Jan Spooren, Wim Van der Donckt
PS	Frédéric Daerden, Jean-Marc Delizée, Eric Massin
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, Goedele Uyttensprot, 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
Dirk Janssens, Sabien Lahaye-Battheu, Ine Somers
Karin Jiroflée, Karin Temmerman
Anne Dedry, Georges Gilkinet
Michel de Lamotte, Isabelle Poncelet

**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

<b>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</b>	<b>Abréviations dans la numérotation des publications:</b>
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> 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)

<b>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</b>	<b>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</b>
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 artikelen 16 tot 21 van het wetsontwerp in eerste lezing besproken tijdens haar vergaderingen van 16, 24 en 30 januari 2018.

In een gemeenschappelijke vergadering van uw commissie met de commissie voor de Financiën en de Begroting heeft op 23 januari 2018 een hoorzitting plaatsgevonden. Van die hoorzitting werd een afzonderlijk verslag uitgebracht (DOC 54 2838/002).

## I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

### A. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 16 en 17)

*De heer Kris Peeters, minister van Werk, Economie en Consumentenzaken, belast met Buitenlandse Handel, geeft toelichting bij de artikelen 16 en 17, waarin de arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding figureert.*

De mobiliteitsvergoeding is het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen. Op deze mobiliteitsvergoeding zijn specifieke regels van toepassing inzake arbeidsrecht, sociale zekerheid en fiscaliteit, die in grote mate overeenstemmen met de specifieke behandeling van de bedrijfswagen in deze rechtstakken.

De mobiliteitsvergoeding gaat uit van een dubbele keuzevrijheid bij werkgever en werknemer. Het initiatief gaat uit van de werkgever die beslist of hij al dan niet de mogelijkheid zal bieden de bedrijfswagen in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding. De werknemer beslist vrij om al dan niet op het aanbod van de werkgever in te gaan.

Wanneer de werknemer in het systeem van de mobiliteitsvergoeding wenst te stappen, dient hij daartoe een schriftelijke aanvraag in bij zijn werkgever. De formele aanvraag van de werknemer en de positieve beslissing van de werkgever om op deze aanvraag in te gaan, vormen een overeenkomst die als zodanig inhoudelijk deel uitmaakt van de arbeidsovereenkomst tussen partijen. Deze overeenkomst wordt formeel beschouwd als "sociaal document".

De sancties in het Sociaal Strafwetboek worden eveneens aangepast, zodat eventueel oneigenlijk gebruik van de mobiliteitsvergoeding kan opgespoord, rechtgezet of gesanctioneerd worden.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 16 à 21 de ce projet de loi en première lecture au cours de ses réunions des 16, 24 et 30 janvier 2018.

Une audition a été organisée le 23 janvier 2018 dans le cadre d'une réunion commune de votre commission et de la commission des Finances et du Budget. Cette audition a fait l'objet d'un rapport distinct qui peut être consulté à l'adresse suivante (DOC 54 2838/002).

## I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

### A. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17)

*M. Kris Peeters, ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, commente les articles 16 et 17, qui concernent le traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail.*

L'allocation de mobilité est le montant que le travailleur reçoit de son employeur contre la restitution de sa voiture de société. Elle est soumise à des règles spécifiques en matière de droit du travail, de sécurité sociale et de fiscalité qui sont pour la plupart identiques à celles appliquées à la voiture de société dans ces branches du droit.

L'allocation de mobilité procède de la volonté de laisser une liberté de choix tant à l'employeur qu'au travailleur. L'initiative émane de l'employeur, qui décide s'il souhaite ou non offrir la possibilité d'échanger la voiture de société contre une allocation de mobilité. Le travailleur est quant à lui libre d'accepter ou non l'offre de l'employeur.

Le travailleur qui souhaite bénéficier du système de l'allocation de mobilité doit adresser à cet effet une demande écrite à son employeur. La demande formelle du travailleur et la décision positive de l'employeur de satisfaire à cette demande forment un accord dont le contenu en tant que tel fait partie du contrat de travail conclu entre les deux parties. Cet accord est considéré formellement comme un "document social".

Les sanctions prévues dans le Code pénal social sont également adaptées afin que l'utilisation abusive éventuelle de l'allocation de mobilité puisse être dépitée, corrigée ou sanctionnée.

De minister merkt ten slotte op dat, naast dit wetsontwerp, de sociale partners ook een voorstel rond mobiliteitsbudget hebben uitgewerkt, waarbij de nadruk op multimodaliteit ligt en niet zozeer op het inruilen van de wagen tegen zuiver cash. Momenteel bekijkt de regering dit voorstel van de sociale partners onder leiding van het kabinet van de eerste minister.

### B. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21)

*Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid*, geeft toelichting bij de artikelen 18 tot 21, waarin de sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding is vervat.

De regering wil iets doen aan de prominente rol van de bedrijfswagen in België en heeft daarom een alternatief uitgewerkt dat op het vlak van de loonkosten concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen. Er werd een wettelijk kader gecreëerd waardoor de mobiliteitsvergoeding vlot en eenvoudig in ondernemingen kan worden ingevoerd.

Werknemers die beschikken over een bedrijfswagen die ze ook privé mogen gebruiken, kunnen deze inruilen voor een extra bedrag in geld dat sociaal en fiscaal even gunstig behandeld wordt als de bedrijfswagen vandaag.

Het statuut dat de mobiliteitsvergoeding in de sociale zekerheid krijgt, is een weerspiegeling van het statuut dat de ingeleverde bedrijfswagen op het vlak van de sociale zekerheid had:

1. De mobiliteitsvergoeding vormt geen loon en wordt daarom uitdrukkelijk uitgesloten uit het RSZ-loonbegrip. Dit heeft als gevolg dat er, noch door de werkgever, noch door de werknemer, "gewone" sociale zekerheidsbijdragen op verschuldigd zijn.

2. De werkgever moet wel een maandelijks solidariteitsbijdrage op de mobiliteitsvergoeding betalen. Deze solidariteitsbijdrage is identiek aan de CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage die verschuldigd was voor de bedrijfswagen.

## II. — BESPREKING

### A. Procedure

Tijdens de vergadering van 30 januari 2018 herinneren de heren *Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)*, *Frédéric Daerden (PS)* en *David Geerts (sp.a)* alsook mevrouw *Karin Lalieux (PS)* eraan dat de minister van Sociale

Le ministre souligne enfin qu'il existe, outre le projet de loi à l'examen, une proposition des partenaires sociaux afférente au budget de mobilité qui met davantage l'accent sur la multimodalité que sur l'échange de la voiture contre une somme d'argent. Le gouvernement s'est attelé à l'examen de cette proposition sous la houlette du cabinet du premier ministre.

### B. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21)

*Mme M. De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique*, commente les articles 18 à 21, qui portent sur le traitement de l'allocation de mobilité par le droit social.

Le gouvernement entend agir face au rôle prééminent des voitures de société dans notre pays et il a dès lors élaboré une alternative qui, en termes de coût salarial, peut concurrencer la voiture de société. Un cadre légal a été créé permettant d'instaurer facilement et simplement une allocation de mobilité dans les entreprises.

Les travailleurs qui disposent d'une voiture de société qu'ils peuvent également utiliser à titre privé peuvent échanger celle-ci contre un montant supplémentaire en argent dont le traitement fiscal et social sera aussi favorable que celui de la voiture de société aujourd'hui.

Le statut conféré à l'allocation de mobilité dans la sécurité sociale est le reflet du statut dont bénéficiait la voiture restituée en matière de sécurité sociale:

1. L'allocation de mobilité ne constitue pas une rémunération et est dès lors expressément exclue de la notion de rémunération appliquée par l'ONSS. Il s'ensuit que ni l'employeur, ni le travailleur ne doivent payer de cotisations de sécurité sociale "ordinaires".

2. L'employeur doit toutefois payer une cotisation de solidarité mensuelle sur l'allocation de mobilité. Cette cotisation de solidarité est identique à la cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> qui était due pour la voiture de société.

## II. — DISCUSSION

### A. Procédure

Au cours de la réunion du 30 janvier 2018, *MM. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)*, *Frédéric Daerden (PS)* et *David Geerts (sp.a)* ainsi que *Mme Karin Lalieux (PS)* ont rappelé que la ministre des Affaires

Zaken en Volksgezondheid op 15 december 2017 de Nationale Arbeidsraad om een advies over deze tekst heeft verzocht. Dat advies was toen niet beschikbaar (de NAR beschikt over een termijn van twee maanden). De sprekers zijn verontwaardigd over het gebrek aan respect van de regering voor de sociale partners. Zij wijzen op de constructieve voorstellen van die partners.

Voorts attenderen de sprekers erop dat de commissie voor de Financiën de Juridische Dienst van de Kamer om advies heeft verzocht over de weerslag die het feit dat er geen advies van de NAR voorhanden is, heeft op de voortzetting van de commissiewerkzaamheden. Zij onderstrepen dat de Juridische Dienst in zijn nota het volgende preciseert: “Een onbehoorlijke totstandkoming van de wetgeving kan evenwel leiden tot een inhoudelijk onbehoorlijke wetgeving. In die zin, en los van het concrete geval dat tot de vraag om dit advies aanleiding heeft gegeven, kan het ontbreken van verplichte adviezen onrechtstreeks gevolgen hebben voor de geldigheid van wetgeving.”

Teneinde het sociaal overleg het respect te betonen dat het verdient, te kunnen debatteren over het advies van de NAR en elke vergissing te voorkomen bij de redactie van de wetgeving, vragen de sprekers dat het debat over het wetsontwerp wordt verdaagd totdat het advies van de NAR beschikbaar is.

*De heer Egbert Lachaert (Open Vld) en mevrouw de Coster-Bauchau (MR)* herinneren eraan dat de commissie de sociale partners heeft gehoord. Tevens wordt in de nota van de Juridische Dienst van de Kamer het volgende gepreciseerd: “Het ontbreken van dat advies heeft (...) geen gevolgen voor de geldigheid van de wettelijke regeling die tot stand komt.”

*Voorzitter Vincent Van Quickenborne (Open Vld)* beklemtoont dat het advies van de NAR in principe op 15 februari beschikbaar zal zijn, dus waarschijnlijk voordat in plenum de eindstemming over het wetsontwerp heeft kunnen plaatsvinden. Het is niet uitgesloten dat op dat ogenblik de debatten worden heropend, mocht zulks noodzakelijk zijn gelet op de inhoud van het advies van de sociale partners.

*De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel,* onderstreept het belang van dit wetsontwerp, dat het mogelijk zal maken veel auto's van onze wegen te halen. De regering heeft net met de bedoeling over alle relevante informatie te beschikken, beslist om bij de NAR advies in te winnen, met name gezien het door de Raad van State uitgebrachte advies.

sociales et de la Santé publique avait, en date du 15 décembre 2017, demandé l'avis du Conseil National du Travail sur le présent texte. Cet avis n'était alors pas disponible (le CNT disposait d'un délai de deux mois). Les intervenants se sont indignés du manque de respect du gouvernement à l'égard des partenaires sociaux. Ils ont souligné les propositions constructives formulées par ces derniers.

Les orateurs ont d'autre part rappelé que la commission des Finances avait demandé l'avis du Service Juridique de la Chambre sur l'incidence de l'absence d'un avis du CNT sur la poursuite des travaux en commission. Ils ont souligné que le Service Juridique précise dans sa note que “L'élaboration incorrecte de la législation peut toutefois déboucher sur une mauvaise législation quant au contenu de celle-ci. En ce sens, et indépendamment du cas concret au sujet duquel le présent avis a été demandé, l'absence d'avis obligatoires peut avoir une incidence indirecte sur la validité de la législation”.

Afin d'accorder à la concertation sociale le respect qu'elle mérite, de pouvoir débattre de l'avis du CNT et de prévenir toute erreur dans la rédaction de la législation, les intervenants ont demandé que le débat sur le projet soit ajourné jusqu'à ce que l'avis du CNT soit disponible.

*M. Egbert Lachaert (Open Vld) et Mme de Coster-Bauchau (MR)* ont rappelé que les partenaires sociaux ont été auditionnés par la commission. La note du Service Juridique de la Chambre précise en outre que “l'absence de cet avis n'a pas d'incidence sur la validité de la réglementation légale en voie d'élaboration”.

*M. Vincent Van Quickenborne (Open Vld), président,* a souligné que l'avis du CNT serait en principe disponible le 15 février, soit probablement avant que le vote final du projet en séance plénière n'ait pu intervenir. Une réouverture des débats à ce moment-là n'est pas exclue si elle devait s'imposer au vu du contenu de l'avis des partenaires sociaux.

*M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur,* a souligné l'importance du présent projet de loi qui permettra de faire disparaître un grand nombre de voitures de nos routes. Si le gouvernement a décidé de saisir le CNT d'une demande d'avis, c'est dans l'objectif de disposer de toutes les informations pertinentes, notamment au vu de l'avis rendu par le Conseil d'État.

De minister beklemtoont dat de situatie uitzonderlijk is: er bestaan immers twee teksten naast elkaar, met name het door de regering ingediende wetsontwerp en het voorstel van de sociale partners. Hij bevestigt dat de regering zeer geïnteresseerd is in dat voorstel, dat al tweemaal werd besproken in de IKW. De regering hoopt in de Ministerraad zo snel mogelijk tot een akkoord te komen over dat voorstel. Vervolgens zal dat akkoord in een wetsontwerp worden gegoten, dat zal worden ingediend in het Parlement.

*Mevrouw Magie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid*, voegt eraan toe dat het wetsontwerp nog niet als dringend werd beschouwd op het moment dat de regering de NAR om advies heeft verzocht, en dat de regering daarom niet op een dringend advies heeft aangedrongen. Bovendien kan de NAR zich louter uitspreken over de sociaalrechtelijke aspecten van het wetsontwerp, en niet over de fiscale aspecten ervan omdat de NAR ter zake niet bevoegd is. De minister bevestigt dat de regering het voorstel van de sociale partners bespreekt. Volgens de minister vertonen de beide teksten een aantal verschillen: het wetsontwerp van de regering beoogt de werknemers de keuze te laten tussen de bedrijfswagen en een mobiliteitsvergoeding, terwijl het voorstel van de sociale partners veeleer gericht is op de uitbouw van de multimodaliteit op het vlak van vervoer. Deze voorstellen zijn dus complementair.

*De commissie* verwerpt het verzoek om de bespreking uit te stellen met 10 tegen 4 stemmen.

### **B. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (artikelen 16 en 17)**

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* stelt vast dat uit de hoorzittingen is gebleken dat er geen officiële statistieken zijn die de mogelijkheid bieden met zekerheid te bepalen hoeveel en welk type bedrijfswagens er momenteel op onze wegen rijden.

Doordat die gegevens ontbreken, kan de impact van de in uitzicht gestelde maatregelen niet nauwkeurig worden bepaald. Dat bemoeilijkt dus ook het wetgevend werk.

Het wetsontwerp poogt dat probleem weg te werken door te voorzien in de verplichting dat de gegevens inzake de mobiliteitsvergoeding in de sociale documenten moeten worden opgenomen. De spreker meent evenwel dat alle voor de mobiliteit relevante gegevens van de arbeidsovereenkomst zouden moeten worden geregistreerd. Om de administratieve rompslomp die

Le ministre a souligné le caractère exceptionnel de la situation puisque deux textes coexistent: le projet déposé par le gouvernement d'une part, et la proposition des partenaires sociaux d'autre part. Il a affirmé que cette dernière retenait toute l'attention du gouvernement. Elle a déjà été examinée à deux reprises en réunion inter cabinets. Le gouvernement espère parvenir le plus rapidement possible à un accord en Conseil des ministres sur la proposition des partenaires sociaux. Cet accord sera ensuite traduit en un projet de loi qui sera déposé au Parlement.

*Mme Magie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique*, a ajouté que lorsque le gouvernement a saisi le CNT d'une demande d'avis, le projet de loi n'était pas considéré comme urgent. C'est la raison pour laquelle le gouvernement n'a pas demandé au CNT de rendre son avis en urgence. L'avis du CNT ne peut en outre porter que sur les aspects de droit social du projet et non sur les aspects fiscaux, le CNT n'étant à cet égard pas compétent. Quant à la proposition émise par les partenaires sociaux, la ministre a confirmé qu'elle était examinée par le gouvernement. Pour la ministre ces deux textes sont différents: le projet du gouvernement entend donner le choix aux travailleurs entre la voiture ou une allocation, la proposition des partenaires sociaux est davantage axée sur le développement de la multi modalité dans les transports. Ces propositions sont donc complémentaires.

La commission a rejeté la demande d'ajournement des débats par 10 voix contre 4.

### **B. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17)**

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* constate que les auditions ont mis en évidence l'absence de statistiques officielles permettant de déterminer de manière fiable le nombre et le type de voitures de société actuellement en circulation.

En l'absence de telles données, les impacts des mesures envisagées ne peuvent être évalués de manière précise. Il est dès lors difficile de légiférer.

Le projet tente de résoudre ce problème en introduisant une obligation de reprendre dans les documents sociaux les données relatives à l'allocation de mobilité. M. Gilkinet estime qu'il faudrait de façon plus large enregistrer toutes les données reprises dans le contrat de travail et pertinentes pour les questions de mobilité. Afin de ne pas accroître encore les charges administratives

het wetsontwerp voor de werkgevers teweegbrengt, niet nog te vergroten, stelt het lid voor dat de overheid die gegevens zou verzamelen. Deze laatste zou bovendien kunnen worden gelast een jaarverslag ter zake op te stellen.

Vervolgens constateert de heer Gilkinet dat het voorgeliggende wetsontwerp het brutoloon van de werknemers verhoogt met een mobiliteitsvergoeding die netto wordt uitbetaald. Volgens hem is dat een kwalijk precedent dat de financiering van de sociale zekerheid in het gedrang dreigt te brengen, aangezien die is gebaseerd op de inning van bijdragen. De maaltijdcheques en bepaalde andere praktijken zoals de toekenning van "units" door BNP Paribas, doen gelijkaardige problemen rijzen.

Voor de spreker houdt het voorstel van de sociale partners niet dezelfde risico's in. Het is immers gebaseerd op een getrappt systeem, waarbij de werknemer moet aantonen dat de ontvangen vergoeding voor mobiliteitsuitgaven werd aangewend. Op het niet verbruikt gedeelte van de mobiliteitsvergoeding worden specifieke bijdragen geheven.

De heer Gilkinet heeft er geen bezwaar tegen dat het financieringsmechanisme van de sociale zekerheid zou evolueren naar een systeem dat méér stoelt op alternatieve financiering en minder op inkomsten uit arbeid. Een dergelijk model zou het mogelijk maken de arbeidskosten te verlagen en de werkgelegenheid te bevorderen. Voor de invoering ervan is echter een toereikende en gewaarborgde alternatieve financiering noodzakelijk. Wat is het standpunt van de minister?

*De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, bevestigt dat er voornamelijk geen nauwkeurige statistieken voorhanden zijn. De RSZ zou in de toekomst nauwkeurige cijfers moeten kunnen voorleggen.*

Bij gebrek aan officiële statistieken verwijst de minister naar het onderzoek dat privéoperatoren op verzoek van de NAR hebben uitgevoerd. Daaruit blijkt dat momenteel 440 000 werknemers over een bedrijfswagen zouden beschikken. 17 % van hen zou bereid zijn zijn wagen in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding en 45 % van hen zou desondanks met de auto naar het werk blijven komen. Bijgevolg zouden er naar schatting 30 000 tot 40 000 wagens minder op de Belgische wegen rijden.

Aangaande de bezorgdheid van de heer Gilkinet met betrekking tot de financiering van de sociale zekerheid herinnert de minister eraan dat de bedrijfswagens momenteel buiten het loon vallen op basis waarvan

que le projet engendre pour les employeurs, l'orateur propose de confier à l'administration le soin de réaliser la collecte des données. Cette dernière pourrait en outre se voir confier l'établissement d'un rapport annuel en la matière.

M. Gilkinet constate ensuite que le présent projet ajoute au salaire brut des travailleurs une allocation de mobilité qui prend la forme d'un montant net. Il estime qu'il s'agit d'un mauvais précédent qui risque de mettre à mal le financement de la sécurité sociale, basé sur la perception de cotisations. Les chèques-repas ou les pratiques telles que l'octroi de "Units" chez BNP Paribas posent des questions similaires.

Pour l'intervenant, la proposition des partenaires sociaux ne présente pas les mêmes risques. Elle repose en effet sur un système en cascade, dans lequel le travailleur doit justifier l'affectation du montant perçu à des dépenses de mobilité. Le solde restant de l'allocation de mobilité fait l'objet de cotisations spécifiques.

M. Gilkinet dit ne pas être opposé à une évolution du mécanisme de financement de la sécurité sociale vers un système reposant davantage sur le financement alternatif et moins sur les revenus du travail. Un tel modèle permettrait de réduire le coût du travail et de faciliter la mise à l'emploi. Sa mise en place suppose cependant un financement alternatif suffisant et garanti. Quel est le point de vue du ministre?

*M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, confirme l'actuelle indisponibilité de statistiques précises. L'ONSS devrait être en mesure de fournir des chiffres précis à l'avenir.*

À défaut de statistiques officielles disponibles, le ministre se réfère à l'étude réalisée par des opérateurs privés à la demande du CNT. Il en ressort que 440 000 travailleurs disposeraient à l'heure actuelle d'un véhicule de société. 17 % d'entre eux seraient disposés à restituer leur véhicule au profit d'une allocation de mobilité et 45 % de ces derniers continueraient malgré tout à venir au travail en voiture. L'on estime dès lors qu'environ 30 000 à 40 000 voitures disparaîtraient de nos routes.

Quant aux craintes exprimées par M. Gilkinet pour le financement de la sécurité sociale, le ministre rappelle que les voitures de sociétés n'entrent pas à l'heure actuelle dans la rémunération qui sert de base au calcul

de socialezekerheidsbijdragen worden berekend. Het wetsontwerp heeft dus geen impact op de financiering van de sociale zekerheid. Bovendien bevat artikel 14 van het wetsontwerp antimisbruikbepalingen.

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* vindt het absurd dat de Federale Staat zich op een onderzoek van privéspelers moet baseren om beleidskeuzes te maken en wetten uit te vaardigen. Het ontbreken van officiële statistieken is een groot probleem.

De spreker is het niet met de minister eens wat de gevolgen van dit wetsontwerp voor de financiering van de sociale zekerheid betreft. Het wetsontwerp effent de weg voor andere mechanismen waarbij de werkgever in de toekomst een gedeelte van het loon netto zal kunnen uitkeren, zonder tegenprestatie. Het houdt dus een risico in voor de financiering van de sociale zekerheid, alsmede voor de eruit voortvloeiende rechten, zoals het recht op pensioen. De antimisbruikmaatregelen volstaan niet.

### **C. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21)**

*De heer Frédéric Daerden (PS)* betreurt dat de mobiliteitsvergoeding niet in het traditionele begrip "loon" is vervat en bijgevolg aan elke heffing van sociale bijdragen ontsnapt. Hoewel dit mechanisme niet afwijkt van de bestaande fiscale en sociale behandeling van de bedrijfswagens, kan het niet worden gesteund. Het houdt immers een risico in voor de financiering van de sociale zekerheid.

De heer Daerden stelt vast het wetsontwerp volgens de minister geen weerslag zal hebben op de financiering van de sociale zekerheid. Hij vraagt of dat zal worden gemonitord en of er eventueel een compensatiesysteem in werking treedt wanneer blijkt dat die uitspraak niet door de feiten wordt bevestigd.

Tot slot merkt de spreker op dat volgens het wetsontwerp de bijdrage wordt berekend op basis van de laatste maand waarin de werknemer over een bedrijfswagen beschikte. Bestaat dan niet het risico dat de werknemers tijdens de laatste maanden minder vervuilende voertuigen zullen gebruiken met als doel lagere bijdragen te betalen? De spreker denkt dat op basis van artikel 14 dergelijke misbruiken niet kunnen worden voorkomen.

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* stelt vast dat in artikel 18 wordt aangegeven dat de mobiliteitsvergoeding geen deel uitmaakt van het loon. Ter zake herinnert de spreker aan de kritiek van de Raad van State. Door dit artikel ontstaat een verschil qua regeling tussen het deel

des cotisations de sécurité sociale. Le projet n'a donc pas d'impact sur le financement de la sécurité sociale. L'article 14 du projet contient en outre des mesures anti-abus.

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* estime qu'il est absurde que l'état fédéral doive se baser sur une étude réalisée par des opérateurs privés pour poser des choix politiques et légiférer. L'absence de statistiques officielles constitue un problème important.

L'orateur ne partage pas l'avis du ministre quant aux conséquences de ce projet sur le financement de la sécurité sociale. Le projet ouvre la porte à d'autres mécanismes qui permettront à l'avenir à l'employeur de verser au travailleur un part de son salaire en net, sans contrepartie. Il comporte dès lors un risque pour le financement de la sécurité sociale ainsi que pour les droits qui en découlent, comme par exemple le droit à la pension. Les mesures anti-abus ne sont pas suffisantes.

### **C. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21)**

*M. Frédéric Daerden (PS)* regrette que l'allocation de mobilité ne soit pas intégrée dans la notion classique de rémunération et échappe dès lors au prélèvement de cotisations sociales. Même si ce mécanisme ne diffère pas du traitement fiscal et social actuellement réservé aux voitures de société, il ne peut être soutenu. Il comporte en effet un risque pour le financement de la sécurité sociale.

M. Daerden constate que la ministre affirme que le projet n'aura pas d'impact sur le financement de la sécurité sociale. Il s'informe de l'existence d'un monitoring et d'éventuels mécanismes de compensation si cette affirmation ne devait pas se confirmer.

Enfin, l'orateur note que le projet prend comme référence pour le calcul de la cotisation le dernier mois au cours duquel le travailleur a disposé d'un véhicule de société. Ne risque-t-on pas dès lors de voir les travailleurs se tourner vers des véhicules moins polluants dans les derniers mois dans le but de voir le montant des cotisations baisser? Pour l'orateur, l'article 14 ne permet pas de prévenir de tels abus.

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* constate que l'article 18 précise que l'allocation de mobilité ne constitue pas une composante de la rémunération. L'orateur rappelle les critiques du Conseil d'État à cet égard. Cet article introduit une différence entre la part



van het salaris dat de werknemer bruto ontvangt en het deel dat hij netto krijgt, zonder dat objectieve redenen dat verschil rechtvaardigen. De Raad van State meent bovendien dat de afwezigheid van een tijdslimiet, alsook van eisen betreffende het daadwerkelijke gebruik van de toelage voor mobiliteitsuitgaven, problematisch zijn. Tot slot vindt de Raad van State dat het wetsontwerp fiscale en sociale ongelijkheid teweegbrengt tussen de werknemers met een bedrijfswagen en de werknemers aan wie dat voordeel niet is toegekend.

In artikel 21 wordt bepaald dat de wegens de mobiliteitsvergoeding verschuldigde bijdrage gelijk is aan het bedrag dat voor de bedrijfswagen verschuldigd is in de maand onmiddellijk vóór de maand waarin het voertuig door de mobiliteitsvergoeding is vervangen. Die bijdragevoet kan achteraf niet meer worden gewijzigd; de werknemer hangt er dus aan vast zolang hij een mobiliteitsvergoeding ontvangt. De heer Gilkinet begrijpt de logica van dat systeem niet.

Tot slot vindt de spreker het jammer dat het systeem zo ingewikkeld is voor de bedrijven, die een heel brede waaier van onderling verschillende individuele situaties zullen moeten beheren. Dat zorgt voor heel wat administratieve rompslomp.

*Mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid*, meent dat het advies van de Raad van State geen bijzondere waarschuwing aangaande de artikelen 18 en 21 van het wetsontwerp bevatte. Een bedrijfswagen wordt immers niet beschouwd als een sociaal voordeel.

De minister houdt staande dat het wetsontwerp geen weerslag heeft op de inkomsten van de sociale zekerheid. Ter zake wijzigt er niets; de enige verandering bestaat erin dat de werknemers die een bedrijfswagen hebben, de keuze krijgen om die in te ruilen voor een mobiliteitsvergoeding. De parafiscale behandeling van de bedrijfswagens en van de mobiliteitsvergoeding zijn identiek. Het thans op de bedrijfswagens van toepassing zijnde bijdragestelsel heeft de financiering van de sociale zekerheid niet in gevaar gebracht. In 2017 heeft de CO<sub>2</sub>-gerelateerde solidariteitsbijdrage 215 miljoen euro opgeleverd.

De minister herinnert eraan dat, wanneer een bedrijfswagen ter beschikking wordt gesteld, de CO<sub>2</sub>-bijdrage die de werkgever verschuldigd is, afhangt van het niveau van de CO<sub>2</sub>-uitstoot alsook van het type brandstof. Als de werknemer kiest voor een mobiliteitsvergoeding, zal de werkgever een speciale bijdrage moeten betalen die overeenstemt met het bedrag van de voor de bedrijfswagen verschuldigde bijdrage voor de maand die onmiddellijk voorafgaat aan de maand waarin het

de son salaire que le travailleur percevra en brut et celle qu'il percevra en net, sans que cette différence ne soit justifiée par des raisons objectives. Le Conseil d'État estime également que l'absence de limite temporelle ainsi que d'exigence quant à l'affectation effective de l'allocation à des dépenses de mobilité posent problème. Le Conseil a enfin estimé que le projet introduit de l'inégalité fiscale et sociale entre les travailleurs qui disposent d'une voiture de société d'une part, et ceux à qui cet avantage n'a pas été octroyé, d'autre part.

L'article 21 dispose que le montant de la cotisation due sur l'allocation de mobilité est égal au montant de la cotisation due pour la voiture de société pour le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé par l'allocation de mobilité. Ce taux de cotisation n'est plus susceptible de modification par la suite et poursuivra donc le travailleur tant que ce dernier percevra une allocation de mobilité. M. Gilkinet dit ne pas comprendre la logique de ce système.

Enfin, l'intervenant déplore la complexité du système pour les entreprises, qui vont devoir gérer une très large gamme de situations individuelles différentes. La charge administrative est importante.

*Mme Magie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique*, estime que l'avis du Conseil d'État ne contenait pas de mise en garde particulière sur les articles 18 à 21 du projet. Une voiture de société n'est en effet pas considérée comme un avantage social.

La ministre affirme que le projet n'a pas d'impact sur les recettes de la sécurité sociale. Il n'introduit aucune modification à cet égard mais se contente d'offrir, aux personnes qui bénéficient d'une voiture de société, le choix d'y renoncer au profit d'une allocation de mobilité. Le traitement parafiscal des voitures de société et de l'allocation de mobilité sont identiques. Le régime de cotisation applicable aujourd'hui aux voitures de société n'a pas mis en péril le financement de la sécurité sociale. En 2017, la cotisation de solidarité CO<sub>2</sub> a permis d'engranger 215 millions d'euros.

La ministre rappelle que dans le cas de l'octroi d'une voiture de société, la cotisation CO<sub>2</sub> dont l'employeur est redevable dépend du niveau des émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture concernée ainsi que du type de carburant utilisé. Si le travailleur opte pour une allocation de mobilité, l'employeur sera redevable d'une cotisation spéciale égale au montant de la cotisation due pour la voiture de société pour le mois immédiatement antérieur au mois au cours duquel le véhicule a été remplacé

voertuig werd vervangen door de mobiliteitsvergoeding. De bedragen van die twee bijdragen worden aangepast aan de gezondheidsindex.

Wat het geplande toezicht betreft, geeft de minister aan dat de gegevens inzake de mobiliteitsvergoeding voortaan zullen worden geregistreerd via de DmfA. Op grond van die informatie kan worden bepaald hoe de situatie evolueert: daalt het aantal bedrijfswagens of tekent zich een ander fenomeen af?

De minister benadrukt ook dat het wetsontwerp anti-misbruikbepalingen bevat. Zo kan de werkgever slechts een mobiliteitsvergoeding toekennen als hij al minstens drie jaar over een *car policy* beschikt. Een uitzondering geldt voor de bedrijven die recent een activiteit hebben opgestart. De werknemer dan weer moet op het ogenblik van de omruiling voor een mobiliteitsvergoeding al minstens drie maanden beschikken over een bedrijfswagen, en hij moet er in de loop van de drie jaren die aan de omruiling voorafgaan gedurende minstens een jaar over hebben beschikt. Het wetsontwerp sluit bovendien de *salary sacrifice*-praktijken uit, die erin bestaan dat een gedeelte van het brutoloon wordt omgezet in een bedrijfswagen met het oog op fiscale optimalisering.

De minister is blij met de keuzevrijheid die de werknemers aldus wordt geboden. Ook verheugt ze zich over de bijdrage die het wetsontwerp levert aan de oplossing van onze mobiliteitsproblemen.

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* geeft aan dat hij de doelstellingen – een betere mobiliteit – deelt. De daling van het aantal wagens in het verkeer zal bovendien zorgen voor een betere luchtkwaliteit en draagt dus bij aan een doelstelling inzake volksgezondheid.

Toch denkt hij dat het door de regering voorgelegde wetsontwerp geen geschikt instrument vormt om die doelstellingen te bereiken. Het voorstel van de sociale partners is beter.

De spreker herhaalt dat hij vreest voor de toekomstige financiering van de sociale zekerheid. Het wetsontwerp creëert ongelijkheid tussen werknemers. Bovendien leidt het ertoe dat op de loonstrook van een werknemer een bruto- en een nettobedrag naast elkaar staan, wat een betreurenswaardig precedent is. Het voorstel van de sociale partners is beter omdat het in de verplichting voorziet de mobiliteitsvergoeding te besteden aan mobiliteitsuitgaven; op het saldo worden sociale bijdragen betaald.

*Mevrouw Magie De Block, minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid*, wijst erop dat een werknemer die over een bedrijfswagen beschikt maar voor

par l'allocation de mobilité. Les montants de ces deux cotisations sont adaptés à l'indice-santé.

Quant au monitoring prévu, la ministre indique que les données relatives à l'allocation de mobilité seront à l'avenir enregistrées via la DMFA. Ces informations permettront de déterminer de quelle manière la situation évolue: le nombre de voitures de société diminue-t-il, constate-t-on un autre phénomène ...

La ministre insiste également sur la présence dans le projet de dispositions anti-abus. Ainsi, l'employeur ne peut octroyer d'allocation de mobilité qu'à la condition de disposer depuis au moins 3 ans d'une *car policy*. Une exception est prévue pour les entreprises qui ont récemment démarré une activité. Quant au travailleur, il doit disposer d'une voiture de société depuis au moins trois mois au moment de l'échange contre une allocation de mobilité, et il doit en avoir disposé pendant au minimum un an au cours des 3 ans qui précèdent l'échange. Le projet exclut en outre les pratiques de *salary sacrifice* qui consistent à convertir une partie du salaire brut en véhicule de société dans un but d'optimisation fiscale.

La ministre se félicite de la liberté de choix ainsi offerte aux travailleurs. Elle se réjouit en outre de la contribution que ce projet apporte à la résolution de nos problèmes de mobilité.

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* dit partager les objectifs d'amélioration de la mobilité. La diminution du nombre de voitures en circulation permettra en outre d'améliorer la qualité de l'air et répond donc à un objectif de santé publique.

Il estime cependant que le projet déposé par le gouvernement ne constitue pas un instrument adéquat pour atteindre ces objectifs. La proposition des partenaires sociaux est meilleure.

L'intervenant répète ses craintes pour le financement futur de la sécurité sociale. Le projet crée des inégalités entre travailleurs. Il permet en outre la coexistence sur la fiche de salaire d'un même travailleur de montants bruts et nets, ce qui constitue un précédent regrettable. La proposition des partenaires sociaux est meilleure en ce qu'elle prévoit l'obligation d'affecter l'allocation de mobilité à des dépenses de mobilité, le solde étant soumis à des cotisations sociales.

*Mme Magie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique*, rappelle qu'à l'heure actuelle un travailleur qui dispose d'une voiture de société mais

het woon-werkverkeer gebruik maakt van het openbaar vervoer, momenteel vaak die uitgaven kan laten terugbetalen door zijn werkgever. In de toekomst zal de werknemer die kiest voor de mobiliteitsvergoeding, zelf die uitgaven moeten bekostigen met die vergoeding. De regeling is heel soepel: de werknemer kan beslissen om de ene dag met de fiets te komen, de volgende dag te voet en de dag daarna met het openbaar vervoer. Er is totale keuzevrijheid.

*De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* is van oordeel dat de door de sociale partners voorgestelde lijst met uitgaven die in aanmerking komen als mobiliteitsuitgaven veel uitgebreider is en beter aansluit op de hedendaagse mogelijkheden op vlak van mobiliteit. Wil men dat de werknemers hun wagen laten staan, dan moet het aanbod van alternatieven aantrekkelijk genoeg zijn.

### III. — STEMMINGEN

#### A. Arbeidsrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 16 en 17)

De artikelen 16 en 17 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

#### B. Sociaalrechtelijke behandeling van de mobiliteitsvergoeding (art. 18 tot 21)

De artikelen 18 tot 21 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 tegen 3 stemmen.

\*  
\* \*

Op verzoek van de heer Frédéric Daerden (PS) zal de commissie, conform artikel 83 van het Reglement van de Kamer, overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst te beschikken over een wetgevingstechnische nota.

*De rapporteurs,*

Daphné DUMERY  
Stefaan VERCAMER

*De voorzitter,*

Vincent  
VAN QUICKENBORNE

qui utilise les transports en commun pour ses trajets domicile-travail peut bien souvent se faire rembourser ces dépenses par son employeur. À l'avenir, si le travailleur opte pour l'allocation de mobilité, il prendra ces dépenses à charge lui-même, sur cette allocation. Le système est très souple: le travailleur peut décider de venir à vélo un jour, à pied le jour suivant et en transport en commun le jour d'après. La liberté est totale.

*M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen)* estime que la liste des dépenses éligibles au titre de dépenses de mobilité est bien plus large et plus moderne dans la proposition des partenaires sociaux. Si l'on veut que les travailleurs abandonnent leur voiture, l'offre de service doit être suffisamment attractive.

### III. — VOTES

#### A. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit du travail (art. 16 et 17)

Les articles 16 et 17 sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

#### B. Traitement de l'allocation de mobilité par le droit social (art. 18 à 21)

Les articles 18 à 21 sont successivement adoptés par 10 voix contre 3.

\*  
\* \*

À la demande de M. Frédéric Daerden (PS), la commission procèdera à une deuxième lecture du projet (article 83 du Règlement). La commission souhaite disposer d'une note de légistique.

Les rapporteurs,

Daphné DUMERY  
Stefaan VERCAMER

Le président,

Vincent  
VAN QUICKENBORNE