

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 januari 2019

WETSONTWERP

**betreffende de invoering
van een mobiliteitsbudget**

HOORZITTING

**met vertegenwoordigers van de
Nationale Arbeidsraad en de
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIES
VOOR DE FINANCIËN EN DE BEGROTING EN DE
SOCIALE ZAKEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Benoît PIEDBOEUF** EN
MEVROUW **Evita WILLAERT**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Gedachtewisseling	7

Zie:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**
001: Wetsontwerp.
002 en 003: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 janvier 2019

PROJET DE LOI

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

AUDITION

**de représentants du
Conseil national du Travail et du
Conseil central l'Économie**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS
DES FINANCES ET DU BUDGET ET DES AFFAIRES
SOCIALES
PAR
M. **Benoît PIEDBOEUF** ET
MME **Evita WILLAERT**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif	3
II. Échange de vues	7

Voir:

Doc 54 **3381/ (2018/2019):**
001: Projet de loi.
002 et 003: Amendements.

10006

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

Voorzitter/Président: Eric Van Rompuy

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

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

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

PTB-GOI Raoul Hedeboom
DéFI Véronique Caprasse
PP Aldo Carcaci

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

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: *Parlementair document van de 54^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer*
QRVA: *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV: *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV: *Beknopt Verslag*
CRIV: *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)*
PLEN: *Plenum*
COM: *Commissievergadering*
MOT: *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: *Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif*
QRVA: *Questions et Réponses écrites*
CRIV: *Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
CRABV: *Compte Rendu Analytique*
CRIV: *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)*
PLEN: *Séance plénière*
COM: *Réunion de commission*
MOT: *Motions déposées en conclusion d'interpellations
(papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissies hebben deze hoorzitting gehouden tijdens de vergadering van 12 december 2018.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven (VBO – vertegenwoordigster van de werkgeversorganisaties)

Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven wil de situatie in het veld toelichten. Allereerst zijn de werknemers vragende partij voor een mobiliteitsbudget en wachten ze deze wetgeving ongeduldig af. De werkgevers zijn bereid een mobiliteitsbudget aan te bieden in de plaats van een bedrijfswagen, mits dat eenvoudig kan en het in overeenstemming is met het principe van de totale kostprijs. Er moet dus vooruitgang worden geboekt en de wet moet zo snel mogelijk worden aangenomen. Het wetsontwerp is niet perfect – de tekst van de sociale partners is dat eigenlijk ook niet – maar moet nu een eerlijke kans krijgen. Heel waarschijnlijk zal de tekst moeten worden aangepast om hem beter te maken en om datgene wat minder goed werkt, recht te zetten.

Niettemin wenst de spreekster de aandacht te vestigen op twee aspecten van het wetsontwerp die echt moeilijk liggen omdat ze de instelling van een mobiliteitsbudget dreigen te verhinderen:

1) Het eerste aspect heeft betrekking op het CO₂-gehalte op basis waarvan wordt bepaald wat een milieuvriendelijker voertuig is (de eerste pijler van het mobiliteitsbudget). Dat gehalte bedraagt vanaf 2019 95 gram. Gelet op de thans beschikbare voertuigen is die norm te strikt. Zolang er echter geen toereikend alternatief is voor de traditionele bedrijfswagen, zullen de werknemers de stap niet zetten en zal de wet haar doel missen. De vastgelegde norm moet dus worden opgetrokken om rekening te houden met het werkelijk beschikbare aanbod. Die norm zou in enkele jaren tijd geleidelijk kunnen worden verlaagd tot 95 gram.

2) Het tweede aspect heeft betrekking op artikel 23 van het wetsontwerp, in verband met het recht op vakantiegeld voor de arbeiders (de derde pijler van het mobiliteitsbudget), terwijl het saldo echter louter aan een bijzondere socialezekerheidsbijdrage onderworpen is die bestemd is voor het “globaal beheer”. Dit artikel levert twee pijnpunten op:

— het voorziet in de betaling van vakantiegeld voor de arbeiders op basis van het saldo, terwijl er geen enkele financiering voorzien is;

MESDAMES ET MESSIEURS,

Vos commissions ont tenu cette audition lors de sa réunion du 12 décembre 2018.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (FEB – représentante des organisations d'employeurs)

Mme Marie-Noëlle Vanderhoven souhaite relayer ce qu'on vit sur le terrain. Tout d'abord, il faut savoir que les travailleurs sont demandeurs d'un budget mobilité et qu'ils attendent cette réglementation avec impatience. De leur côté, les employeurs sont prêts à offrir un budget mobilité à la place d'une voiture de société pour autant que cela puisse se faire d'une manière simple et dans le respect du principe du coût total. Il faut donc aller de l'avant et adopter le projet de loi rapidement. Le texte n'est pas parfait – le texte des partenaires sociaux ne l'était pas non plus, il faut le reconnaître –, mais il faut maintenant lui donner sa chance. Il faudra très probablement le faire évoluer pour l'améliorer et rectifier ce qui fonctionne moins bien.

L'oratrice souhaite néanmoins attirer l'attention sur deux points du projet de loi qui posent un réel problème car ils risquent d'empêcher l'instauration d'un budget mobilité:

1) en premier lieu, il s'agit du taux de CO₂ qui a été retenu pour définir ce qu'est un véhicule plus respectueux de l'environnement (le premier pilier du budget mobilité). Ce taux est fixé dans le projet à 95 grammes, et ce dès 2019. Cette norme est trop stricte au regard de l'offre de véhicules qui est actuellement disponible. Or s'il n'y a pas d'alternative suffisante à la voiture de société classique, les travailleurs ne vont pas franchir le pas et la loi manquera son objectif. Il faut donc augmenter la norme fixée pour tenir compte de l'offre réellement disponible. Cette norme pourra être abaissée progressivement jusqu'à 95 grammes d'ici quelques années;

2) en second lieu, il s'agit de l'article 23 du projet de loi, qui prévoit le droit à un pécule de vacances ouvrier (le troisième pilier du budget mobilité), alors que le solde n'est soumis qu'à une cotisation spéciale de sécurité sociale affectée à la gestion globale. Cet article entraîne une double difficulté:

— il prévoit le paiement d'un pécule de vacances ouvrier sur le solde alors qu'aucun financement n'est prévu;

— het leidt tot een ongelijke behandeling tussen arbeiders en bedienden, want er wordt niet voorzien in vakantiegeld voor de bedienden, wat trouwens geheel gerechtvaardigd is omdat het saldo niet meetelt voor de bepaling van “loon”.

Het lijkt de sprekerster bijgevolg noodzakelijk het ontworpen artikel 23 te wijzigen en daarin de verwijzing weg te laten naar het punt 7° van artikel 21 van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers. Aldus zou de toepassing van die bepaling inzake de uitkering van jaarlijks vakantiegeld voor de arbeiders uitgesloten zijn van het raam van het mobiliteitsbudget.

B. De heer Christophe Quintard (ABVV – vertegenwoordiger van de vakbondsorganisaties)

De heer Christophe Quintard spreekt namens de drie interprofessionele vakbondsorganisaties.

De regering heeft bij de wet van 30 maart 2018 eerst een mobiliteitsvergoeding ingesteld, de zogenaamde *cash-for-car*-regeling. De sociale partners waren niet tevreden met die regeling omdat die niet goed was uitgewerkt, en evenmin de mogelijkheid bood de aangekondigde doestellingen te halen, namelijk de weerslag op de mobiliteit (het voorwendsel) en de fiscale planning (de echte doelstelling). Het bewijs dat deze mobiliteitsvergoeding ondoeltreffend is, blijkt uit de indiening van dit wetsontwerp betreffende de instelling van een mobiliteitsbudget, dat kan omschreven worden als “*car with advantages*” en dat ertoe strekt de mobiliteitsvergoeding recht te zetten. De combinatie van beide regelingen dreigt problemen te doen rijzen, zeker voor wie er niet voor in aanmerking komt.

In het unanieme advies dat de sociale partners in september 2018 hebben uitgebracht, worden bepaalde aspecten benadrukt. Het cumuleren van beide regelingen moet onmogelijk zijn en er moet worden voorkomen dat het mobiliteitsbudget alleen voor zijn “budgettair aspect” wordt aangewend en niet voor zijn “mobiliteitsaspect”. Het mobiliteitsbudget mag geen nieuw instrument voor fiscale planning worden. Daartoe hebben de sociale partners herinnerd aan de antimisbruikmaatregelen die zij in hun gemeenschappelijk advies van april 2017 hadden voorgesteld en waarvan zij hebben gevraagd ze in het wetsontwerp over te nemen. Tot die antimisbruikmaatregelen behoren onder meer het bepalen van een minimum- en een maximumbedrag voor het mobiliteitsbudget. De kosten van de mobiliteitsvergoeding en van het mobiliteitsbudget moeten kunnen worden geraamd; daarom moeten er maatregelen komen opdat de RSZ en de belastingdiensten beschikken over cijfers aangaande de budgettaire impact.

— il introduit une différence de traitement entre ouvriers et employés, puisqu’aucun pécule n’est prévu pour les employés, ce qui est du reste tout à fait justifié puisque le solde est exclu de la notion de rémunération.

Selon l’oratrice, il paraît donc nécessaire de modifier l’article 23 du projet et d’y supprimer la référence au 7° de l’article 21 de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés. De cette manière, l’application de cette disposition qui porte sur les allocations de vacances annuelles des ouvriers sera exclue dans le cadre du budget mobilité.

B. M. Christophe Quintard (FGTB – représentant des organisations syndicales)

M. Christophe Quintard fait son intervention au nom des trois organisations syndicales interprofessionnelles.

Le gouvernement a d’abord introduit une allocation de mobilité, plus connue sous le sobriquet de “*cash for car*”, réalisée par la loi du 30 mars 2018. Les partenaires sociaux n’étaient pas contents de cette démarche puisque le système était mal ficelé et ne permettait pas d’apporter des réponses aux deux objectifs annoncés, c’est-à-dire l’impact sur la mobilité (le prétexte) et la planification fiscale (le vrai objectif). La preuve du caractère inadéquat de l’allocation de mobilité est le dépôt de ce projet de loi concernant l’instauration d’un budget mobilité, qu’on peut décrire comme “*car with advantages*” et qui vise à réparer l’allocation de mobilité. La combinaison des deux systèmes risque d’être problématique, surtout pour ceux qui n’en bénéficieront pas.

Dans l’avis unanime des partenaires sociaux, émis en septembre 2018, l’accent a été mis sur certains aspects. Il faut qu’il soit impossible de cumuler les deux systèmes et il faut éviter que le budget mobilité ne soit utilisé que pour son aspect “budget” et non pour son aspect “mobilité”. Le budget mobilité ne peut pas devenir un nouvel instrument de planification fiscale. À cette fin, les partenaires sociaux ont rappelé les mesures anti-abus qu’ils avaient proposées dans leur avis commun d’avril 2017 et ils ont demandé de les reprendre dans le projet de loi. Parmi ces mesures anti-abus, on peut citer notamment la fixation d’un minimum et d’un maximum pour le budget mobilité. Il faut pouvoir estimer le coût de l’allocation de mobilité et du budget mobilité; il est donc nécessaire de prévoir des mesures pour que l’ONSS et l’administration des contributions puissent disposer de chiffres sur l’impact budgétaire.

De sociale partners hebben vastgesteld dat de regering gehoor heeft gegeven aan sommige van hun verzoeken, onder meer het verbod om het mobiliteitsbudget te cumuleren met andere voordelen. De spreker is er echter niet van overtuigd dat de mobiliteitsvergoeding niet cumuleerbaar is met het mobiliteitsbudget. De vakbonden vragen dus dat het verbod op het combineren van twee verschillende soorten systemen (bedrijfswagen, mobiliteitsbudget en mobiliteitsvergoeding) eveneens wordt opgenomen in de mobiliteitsvergoedingsregelingen, hoewel ze niet de nadruk hebben gelegd op deze of gene aspecten.

Als gevolg van de korte termijn waarbinnen de sociale partners zich hebben moeten uitspreken, hebben ze bepaalde gebreken niet opgemerkt, zoals het feit dat het cash uitbetaalde gedeelte van het mobiliteitsbudget – in tegenstelling tot wat de sociale partners eenparig in hun advies van 2017 vroegen – niet zou worden beschouwd als brutoloon, met de bijbehorende afwikkeling inzake sociale zekerheid (dus met fiscale en parafiscale bijdragen) die dat impliceert. De regering heeft beslist om dat cash uitbetaalde gedeelte louter te onderwerpen aan een bijzondere sociale bijdrage, die zou worden gestort op de algemene socialezekerheidsbegroting. Gelijktijdig werd beslist dat dit gedeelte van het mobiliteitsbudget aanleiding zou geven tot rechten inzake jaarlijks vakantiegeld, wat tal van problemen doet rijzen: ongelijke behandeling tussen arbeiders en bedienden, en niet-financiering van de jaarlijkse vakantiefondsen voor de arbeiders. De vakbonden vragen dus dat zou worden teruggegrepen naar hun oorspronkelijk verzoek op dit punt, namelijk dat het cash uitbetaalde gedeelte van het mobiliteitsbudget zou worden aangemerkt als brutoloon, volgens de logica dat het niet voor mobiliteit gebruikte gedeelte van het mobiliteitsbudget moet worden beschouwd als loon.

Het bestaan van een gemeenschappelijk advies van de sociale partners belet de vakbonden niet om de aandacht te vestigen op andere grote manco's:

1) het wetsontwerp betreffende de instelling van een mobiliteitsbudget definieert het begrip “milieuvriendelijk voertuig”, maar die definitie lijkt te vaag en niet te sporen met de vigerende Europese wetgeving (*Ecoscore*), vooral omdat niet is bepaald dat de vastgestelde limiet van 95 gram geleidelijk moet worden verminderd om de vergroening van het betrokken wagenpark te bevorderen;

2) er is niet voorzien in antimisbruikmaatregelen, zoals het bepalen van een minimum- en vooral een maximumbedrag. De vakbonden vragen openlijk en met klem dat de regering verantwoordelijk en omzichtig handelt met betrekking tot de impact van de tenuitvoerlegging

Les partenaires sociaux ont constaté que le gouvernement a suivi certaines de leurs demandes, notamment l'interdiction de cumuler le budget mobilité et d'autres avantages. Toutefois, l'orateur n'est pas convaincu que l'allocation de mobilité ne soit pas encore cumulable avec le budget mobilité. Les organisations syndicales demandent donc que l'interdiction de cumul de deux types de systèmes différents (les voitures de sociétés, le budget mobilité et l'allocation de mobilité) soit prévue dans les régimes de l'allocation de mobilité également, même si elles n'ont pas insisté sur certains aspects.

En raison du court délai dans lequel les partenaires sociaux ont dû s'exprimer, ils n'ont pas vu certains défauts, comme le fait que la partie du budget mobilité qui sera versée en cash ne serait pas – contrairement à ce qui a été demandé unanimement par les partenaires sociaux dans leur avis de 2017 – considérée comme du salaire brut, avec le traitement en matière de sécurité sociale que cela implique (donc en tenant compte des contributions fiscales et parafiscales). Le gouvernement a décidé de soumettre ce cash uniquement à une cotisation sociale spéciale versée au budget global de la sécurité sociale. Et parallèlement, il a décidé que cette partie du budget mobilité donnerait des droits en matière de vacances annuelles, ce qui pose de nombreux problèmes: discrimination entre ouvriers et employés et non-financement des caisses de vacances annuelles des ouvriers. Les organisations syndicales demandent donc de revenir à leur demande originelle sur le sujet: considérer la partie du budget mobilité liquidée en cash comme du salaire brut suivant la logique que le budget mobilité non utilisé pour la mobilité doit être considéré comme du salaire.

L'existence d'un avis commun des partenaires sociaux n'empêche pas les organisations syndicales de mettre en avant d'autres gros défauts:

1) Le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité prévoit une définition de voiture respectueuse pour l'environnement, mais cette définition semble trop vague et pas en phase avec la législation européenne existante (*Ecoscore*), surtout parce qu'il n'est pas prévu que la limite des 95 grammes établie diminue progressivement pour encourager le verdissement du parc automobile concerné;

2) Il manque des mesures anti-abus, telles que la fixation d'un montant minimum et surtout maximum. Le banc syndical demande ouvertement et fermement que le gouvernement agisse de manière responsable et prudente concernant les conséquences de la concrétisation

van het mobiliteitsbudget op de overheidsfinanciën. Zonder maximumbedrag bestaat het gevaar dat aan fiscale planning wordt gedaan. Er moet dus worden voorzien in dergelijke antimisbruikmaatregelen voor de andere systemen, namelijk de *cash for car*-regeling en het bedrijfswagenstelsel;

3) de vakbonden zijn verbaasd over de samenstelling van de lijst met de zachte-mobiliteitsmodi die het wetsontwerp toestaat. Die lijst wijkt sterk af van de oorspronkelijke lijst; die omvat nu ook de aankoop van fietsen, steps en andere accessoires. Nu sommigen verklaren dat alle aandacht moet uitgaan naar het klimaat en naar de toekomst van de planeet, zijn de vakbonden geen voorstander van die voorstellen: het wetsontwerp zou niet het aankopen van dergelijke goederen moeten bevorderen, maar wel het huren en het delen ervan. Een dergelijke keuze heeft het voordeel dat de gebruikers hun uitgaven met het mobiliteitsbudget kunnen aanpassen naargelang van hun behoeften en die uitgaven kunnen spreiden met het oog op meer flexibiliteit. Bovendien zijn de vakbonden ervan overtuigd dat het verhuren van dergelijke goederen beter is voor de planeet, maar ook voor de werkgelegenheid in de directe omgeving en voor de buurthandel. Helaas lijken de middenstandsvertegenwoordigers geen oren te hebben naar dergelijke overwegingen;

4) in die lijst staat ook de betaling van de hypotheaire interesten en van de huur. Het argument is dat het de mobiliteit ten goede komt wanneer men dicht bij het werk woont. Indien die bepaling behouden blijft, zullen veel partners van bedrijfsleiders (opnieuw) op de loonlijst van de onderneming worden geplaatst om dat mobiliteitsbudget te ontvangen, waarmee ze vervolgens hypotheaire interesten van de zogenaamde "bedrijfsvilla's" kunnen betalen.

De vakbonden herkennen de strekking van het wetsontwerp dat de sociale partners hebben uitgeschreven, maar wanneer zij op de details ingaan, stellen zij vast dat sommige hoofdstukken grondig zijn gewijzigd. In plaats van zachte mobiliteit en multimodaliteit te bevorderen, lijkt het uiteindelijk de bedoeling te zijn fiscale optimalisatie mogelijk te maken ten gunste van sommigen en ten koste van het algemeen belang.

Tot besluit roept de spreker de parlementsleden er bijgevolg toe op terug te grijpen naar de oorspronkelijke tekst van de sociale partners met betrekking tot het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding.

du budget mobilité sur les finances publiques. En l'absence de maximum, on risque que certains établissent des plans de planification fiscale. Il faut donc mettre en place de telles mesures anti-abus pour les autres systèmes que constituent le régime de "cash for car" et le régime de voitures de sociétés;

3) Concernant la liste des moyens de mobilité douce permis en vertu du projet de loi, les organisations syndicales sont également étonnées par sa composition. Elle s'éloigne fortement de la liste initiale; on y retrouve l'achat de vélos, de trottinettes et d'autres accessoires. À l'heure où certains affirment que le climat et l'avenir de la planète constituent des priorités, le banc syndical n'est pas favorable à ces propositions: le projet ne peut pas encourager l'achat de ce type de biens, mais bien leur location et le partage. Une telle option présente l'avantage de permettre aux utilisateurs d'adapter leurs dépenses du budget mobilité à l'évolution de leurs besoins et de les faire correspondre à plus de flexibilité. En outre, le banc syndical est persuadé que la location de ce type de biens est préférable pour la planète, mais également pour l'emploi de proximité et pour les commerces de proximité. Malheureusement, les représentants des classes moyennes ne semblent pas intéressés par ce genre de considérations;

4) De même, dans cette liste, on retrouve le remboursement des intérêts hypothécaires et du loyer. La justification est qu'habiter proche du lieu de son travail est une bonne chose pour la mobilité. Si cette disposition est maintenue, il y aura bon nombre de conjoints de dirigeants d'entreprises qui se (re)trouveront sur le *payroll* de l'entreprise et qui recevront ce budget mobilité, qui leur servira à rembourser les intérêts hypothécaires des villas dites "de société".

Les organisations syndicales reconnaissent la couverture du projet de loi que les partenaires sociaux ont écrit, mais quand elles découvrent les détails, elles constatent que quelques chapitres ont été modifiés profondément. Au lieu de favoriser la mobilité douce et la multi-modalité, la principale finalité semble être de permettre l'optimisation fiscale au profit de certains et au détriment de l'intérêt collectif.

Par conséquent et en forme de conclusion, l'orateur appelle les parlementaires à revenir au texte initial des partenaires sociaux pour le budget mobilité et l'allocation de mobilité.

II. — GEDACHTEWISSELING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is verrast door het discours van de heer Quintard. De regering had een unaniem advies gekregen van de sociale partners om het mobiliteitsbudget in de steigers te zetten. Hij meent dat het voorliggend wetsontwerp in grote lijnen overeenstemt met dat advies. Hij stipt aan dat de verdere uitwerking van pijler 2 zal doorgevoerd worden aan de hand van koninklijke besluiten.

Daarenboven merkt de spreker op dat de afwezigheid van de kosten van de NMBS-parkings betreurenswaardig is. Hij meent dat dit element, na evaluatie in de loop van de komende jaren, kan opgenomen worden in pijler 2.

Daarnaast staat de spreker stil bij de tussenkomst van de heer Quintard. Tijdens deze tussenkomst benadrukt de heer Quintard het risico op misbruik en pleit hij ervoor om beperkingen in te bouwen. De spreker is het hier niet mee eens aangezien deze beperkingen de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget als een volwaardig alternatief van de bedrijfswagen in het gedrang brengen. De voornaamste zorg bestaat er dan ook in om van het mobiliteitsbudget een succesverhaal te maken aan de hand van voldoende opties binnen het pakket van het mobiliteitsbudget.

Bovendien meent de spreker dat de link tussen mobiliteit en woon-werkverkeer overduidelijk is. Wie dicht bij het werk woont, moet minder beroep doen op de bestaande mobiliteitsmodi. Hij begrijpt hierbij de vraagtekens niet die de heer Quintard plaatst bij de integratie van huisvestingskosten van personen, die dicht bij het werk wonen, in het mobiliteitsbudget.

Met betrekking tot het risico op misbruik van de bepalingen van het mobiliteitsbudget, merkt de spreker op dat het in de eerste plaats belangrijk is om het instrument te lanceren en van dichtbij op te volgen om zo de impact van de maatregel te evalueren en, indien nodig, bij te sturen. Bovendien stipt de spreker aan dat er een duidelijke limiet is, met name de *total cost*, waardoor zelfs de meer inventieve pogingen tot misbruik van de regeling niet in hun opzet zullen slagen.

Tot slot meent de spreker dat de opmerkingen ten aanzien van de bijzonder stringente uitstootnorm ten belope van 95 gram in het kader van de milieuvriendelijke wagens, volkomen terecht zijn. Hij stipt aan dat er intussen een amendement (DOC 54 3381/002) werd neergelegd. De bekommernis bestaat erin dat er

II. — ÉCHANGE DE VUES

A. Questions et observations des membres

M. Jef Van den Bergh (CD&V) s'étonne du discours de M. Quintard. Le gouvernement avait reçu un avis unanime des partenaires sociaux pour mettre en place le budget mobilité. Il estime que le projet de loi à l'examen correspond dans les grandes lignes à cet avis. Il relève que la poursuite de la mise en place du pilier 2 se fera par le biais d'arrêtés royaux.

L'intervenant évoque ensuite le regret formulé concernant l'absence des frais de parking SNCB dans le pilier 2. Il estime que cet élément peut, après évaluation au cours des prochaines années, être repris dans le pilier 2.

Le membre évoque ensuite l'intervention de M. Quintard. Au cours de son intervention, M. Quintard a souligné le risque d'abus et a plaidé pour la mise en place de garde-fous. L'intervenant n'est pas de cet avis dès lors que ces garde-fous nuiraient à l'attractivité du budget mobilité comme alternative à part entière à la voiture de société. La préoccupation première est dès lors de faire du budget mobilité une réussite en prévoyant suffisamment d'options dans le cadre du budget mobilité.

Le membre estime de surcroît que le lien entre la mobilité et le trajet domicile – lieu de travail est manifeste. Les personnes qui habitent à proximité de leur lieu de travail doivent moins recourir aux modes de mobilité existants. À cet égard, il ne comprend pas les interrogations formulées par M. Quintard à propos de l'intégration, dans le budget mobilité, des frais de logement des personnes habitant à proximité de leur travail.

En ce qui concerne le risque d'abus des dispositions du budget mobilité, l'intervenant souligne qu'il importe tout d'abord de lancer et de suivre de près cet outil afin d'en évaluer les effets et, au besoin, de l'ajuster. L'intervenant indique en outre qu'un plafond, à savoir le *total cost*, est explicitement prévu, de sorte que même les tentatives d'abus les plus inventives échoueront.

Enfin, l'intervenant estime que les observations relatives à la norme d'émission particulièrement stricte, plafonnée à 95 grammes, prévue pour les véhicules respectueux de l'environnement, sont totalement justifiées. Il indique qu'un amendement a entre-temps été présenté à ce propos (DOC 54 3381/002). Le problème

voldoende wagens in aanmerking moeten komen voor het mobiliteitsbudget opdat dit mobiliteitsbudget ook daadwerkelijk een succes kan worden. Daarentegen pleit de spreker er echter ook voor om te voorzien in een degressieve regeling in de loop van de komende jaren waarbij de uitstootnormen strenger worden zodat er een extra stimulans gegeven wordt aan de auto-industrie om verder werk te maken van meer milieuvriendelijke wagens.

De heer Luk Van Biesen (OpenVld) vraagt zich of de heer Quintard het woord voert namens de Nationale Arbeidsraad (NAR) of namens de vakvereniging. Hij begrijpt de opmerkingen en de rol van de heer Quintard binnen deze hoorzitting niet.

De heer Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) stipt aan dat de tekst inzake het mobiliteitsbudget sowieso beter is dan de regeling omtrent de mobiliteitsvergoeding die de regering eind vorig jaar aan het parlement heeft voorgelegd. Deze tekst is niet perfect want hij is het resultaat van een compromis in de schoot van de NAR en de CRB. Desalniettemin is het belangrijk om sterke en adequate mobiliteitsoplossingen aan te bieden tegenover de bedrijfswagen en dit in het perspectief van de zoektocht naar meer duurzame mobiliteit in plaats van fiscale planning of optimalisatie.

Volgens de spreker ontbreken er twee belangrijke dimensies in de tekst van dit wetsontwerp. In de eerste plaats wijst de spreker op de mobiliteitskaarten die een flexibel multimodaal mobiliteitsaanbod (openbaar vervoer, fietsverhuur, taxivervoer, autodelen, etc.) kunnen aanbieden. Deze kaarten worden thans meer en meer ontwikkeld door verschillende *start-ups*. Deze kaart zou, zoals de kaart inzake de maaltijdcheques, aangeboden kunnen worden aan de werknemer zodat hij op een adequate wijze in zijn mobiliteitsbehoeften kan voorzien. In het kader van het mobiliteitsbudget kan er dan een bedrag voorzien worden in de tussenkomst van de kostprijs voor deze mobiliteitskaarten die een multimodaal vervoersaanbod bevatten. Lopen er thans in de schoot van de NAR en de CRB gesprekken over de integratie van de kosten verbonden aan dergelijke mobiliteitskaarten in het mobiliteitsbudget?

Daarnaast vraagt de spreker zich af of de kosten die gepaard gaan met telewerken en/of *co-working* (gedeelde werkplaatsen) ook niet kunnen vergoed worden in het kader van het mobiliteitsbudget. Deze specifieke alternatieven laten toe om de mobiliteitsbehoeften sterk te verminderen en minder beroep te doen op de bedrijfswagen. Wat is het standpunt van de sprekers over dit voorstel?

est qu'un nombre suffisant de voitures doit entrer en considération pour le budget mobilité pour que celui-ci puisse réellement être un succès. Toutefois, l'intervenant plaide aussi pour la prévision d'un régime dégressif au cours des prochaines années, où les normes d'émission seraient renforcées afin d'inciter davantage l'industrie automobile à poursuivre ses efforts en faveur de la production de véhicules plus respectueux de l'environnement.

M. Luk Van Biesen (OpenVld) demande si M. Quintard parle au nom du Conseil national du Travail (CNT) ou au nom de l'organisation syndicale. Il ne comprend pas les observations et le rôle de M. Quintard dans le cadre de cette audition.

M. Georges Gilkinet (Ecolo-Groen) indique que le texte sur le budget mobilité à l'examen est en tout cas meilleur que le texte sur le régime de l'allocation de mobilité présenté par le gouvernement au Parlement à la fin de l'année dernière. Le texte à l'examen n'est pas parfait car il est le fruit d'un compromis conclu au sein du CNT et du CCE. Néanmoins, il importe d'offrir des solutions de mobilité fortes et adéquates face aux voitures de société, dans la perspective de la quête d'une mobilité plus durable en lieu et place de la planification ou de l'optimisation fiscale.

Selon l'intervenant, il manque deux dimensions importantes dans le texte du projet de loi. M. Gilkinet évoque en premier lieu le système des cartes de mobilité qui peut être associé à une offre de mobilité flexible et multimodale (transports publics, location de vélo, taxi, voitures partagées, etc.). Différentes *start-ups* développent un nombre croissant de cartes de ce type. Comme les titres-repas, ces cartes peuvent être proposées aux travailleurs afin de leur permettre de pourvoir le plus adéquatement possible à leurs besoins de mobilité. On pourrait alors prévoir, dans le cadre du budget mobilité, un montant correspondant à l'intervention de l'employeur dans le prix d'achat de ces cartes de mobilité donnant accès à une offre multimodale de transport. Y a-t-il des discussions en cours au sein du CNT et du CCE sur l'intégration dans le budget mobilité des coûts liés à de telles cartes de mobilité?

L'intervenant se demande par ailleurs si les coûts associés au télétravail et/ou au *co-working* (partage de lieux de travail) ne pourraient pas également être indemnisés dans le cadre du budget mobilité. Ces alternatives spécifiques permettent en effet de réduire sensiblement les besoins de mobilité et de limiter le recours à la voiture de société. Que pensent les orateurs de cette proposition?

De heer Michel Corthouts (PS) heeft een specifieke vraag voor de heer Quintard. Hij heeft erop gewezen dat thans het risico bestaat dat het mobiliteitsbudget kan gebruikt worden om luxewagens te kopen. Hij heeft er tevens op gewezen dat het uitgavenplafond naar beneden moet worden bijgesteld. Kan de heer Quintard meer informatie geven met betrekking tot het door hem gewenste uitgavenplafond?

De heer Benoît Dispa (cdH) wil vooreerst inhaken op het advies dat de NAR en de CRB eertijds aan de regering hebben overgemaakt. Het advies bevat twee belangrijk elementen, met name de budgetneutraliteit van de maatregel en de vraag om misbruik van de maatregel tegen te gaan door onder andere een verbod op cumul van de verschillende formules. Heeft de regering in de ogen van de werkgevers en de werknemers voldoende elementen opgenomen in haar wetsontwerp om tegemoet te komen aan deze twee eisen?

Met betrekking tot de lacunes in het voorliggend wetsontwerp, wil de spreker de mening van de beide vertegenwoordigers over de optie om ook de kosten gelieerd aan de NMBS-parkings of parkings, openbaar of privé, in de buurt van stations, of de park-and-rides aan de rand van de stad, mee op te nemen in het kader van het mobiliteitsbudget. In navolging van de heer Gilkinet vraagt de spreker zich eveneens af wat het standpunt is ten aanzien van de kosten verbonden aan het telewerk of het gebruik van gedeelde werkplaatsen.

B. Antwoorden van de sprekers

De heer Christophe Quintard (FGTB) geeft aan dat hij namens de vakbondsvertegenwoordiging binnen de NAR spreekt. Hij stipt aan dat de vakbonden in grote lijnen akkoord zijn met het voorliggend wetsontwerp inzake het mobiliteitsbudget. De kritiek van de vakbonden richt zich echter tot een aantal details zoals de zekerheid omtrent de budgetneutraliteit van de maatregel. Op basis van de tekst van het voorliggend wetsontwerp twijfelt de spreker hieraan. De afwezigheid van maxima zal fiscale planning in de hand werken. Tot slot benadrukt de spreker dat de keuze van de woning van de werknemer een privékeuze is die volledig losstaat van de professionele loopbaan van de betrokken werknemer. De kosten verbonden aan de woning, zoals de aflossing van een hypotheeklening, mogen niet gedeeltelijk worden vergoed in het kader van het mobiliteitsbudget.

De spreker antwoordt dat de maximale CO₂-uitstootnorm van 95 gram per kilometer moet behouden blijven. De uitstootnorm moet de autoproducenten aanzetten om zo milieuvriendelijke mogelijke auto's te produceren. Nu beantwoorden nog maar weinig automodellen aan deze uitstootnorm. De spreker is ervan

M. Michel Corthouts (PS) a une question spécifique à poser à M. Quintard, qui a notamment souligné qu'il existe actuellement un risque que le budget mobilité soit utilisé pour acheter des voitures de luxe. L'orateur a également indiqué que le plafond des dépenses devait être revu à la baisse. M. Quintard peut-il donner davantage d'informations sur le plafond des dépenses qu'il souhaiterait voir fixé?

M. Benoît Dispa (cdH) souhaite avant tout évoquer l'avis que le CNT et le CCE ont remis en son temps au gouvernement. Cet avis comporte deux éléments importants, à savoir la neutralité budgétaire de la mesure et la nécessité de lutter contre l'usage abusif de cette mesure en interdisant notamment le cumul des différentes formules. Les employeurs et les travailleurs estiment-ils que le gouvernement a inclus un nombre suffisant d'éléments dans son projet de loi pour satisfaire à ces deux exigences?

S'agissant des lacunes présentes dans le projet de loi à l'examen, l'intervenant aimerait connaître le point de vue des deux représentants au sujet de l'option consistant à inclure également les coûts relatifs aux parkings SNCB ou aux parkings, publics ou privés, situés à proximité des gares, ou aux parcs relais à la périphérie des villes, dans le cadre du budget mobilité. À l'instar de M. Gilkinet, l'intervenant se demande également quel regard ils portent sur les coûts afférents au télétravail ou au recours aux postes de travail partagés.

B. Réponses des orateurs

M. Christophe Quintard (FGTB) indique qu'il s'exprime au nom de la représentation syndicale au sein du CNT. Il souligne que dans les grandes lignes, les syndicats sont d'accord avec le projet de loi à l'examen en ce qui concerne le budget mobilité. Les critiques formulées par ces derniers portent plutôt sur des détails, comme la certitude que la mesure sera neutre en termes budgétaires. À la lumière du projet de loi à l'examen, l'orateur en doute. L'absence de plafonds favorisera la planification fiscale. Enfin, l'orateur souligne que le choix du logement du travailleur relève de la sphère privée et est totalement indépendant de la carrière professionnelle de ce dernier. Les coûts afférents au logement, comme le remboursement de l'emprunt hypothécaire, ne peuvent donner lieu à une indemnité partielle dans le cadre du budget mobilité.

L'orateur répond que le seuil d'émission de CO₂ de 95 grammes par kilomètre doit être maintenu. Ce taux d'émission doit inciter les fabricants automobiles à produire des voitures les plus écologiques possibles. Aujourd'hui, rares sont les modèles qui respectent cette norme. L'orateur se dit convaincu que plus la technologie

overtuigd dat naarmate de technologie verder evolueert meer automodellen aan deze norm zullen beantwoorden. De heer Quintard is er zelfs voorstander van om de uitstootnorm op termijn nog verder te verlagen.

Met betrekking tot de evaluatie vraagt het advies van de sociale partners aan de regering om de nodige instrumenten te voorzien om de kostprijs van het mobiliteitsbudget te kunnen evalueren zowel op fiscaal vlak als op sociaal vlak. Jammer genoeg voorziet het wetsontwerp geen dergelijke evaluatie-instrumenten waardoor de budgettaire kostprijs van het mobiliteitsbudget onbekend zal blijven. De spreker voorspelt dat het mobiliteitsbudget dezelfde weg opgaat als de bedrijfswagens: de regering zal geen zicht hebben op hoeveel werknemers gebruik zullen maken van het mobiliteitsbudget en evenmin op het eraan verbonden kostenplaatje.

Wat de mobiliteitskaarten betreft, is de spreker van mening dat deze kaarten zouden moeten worden opgenomen in de lijst van duurzame vervoermiddelen waarvoor het mobiliteitsbudget kan worden aangewend. Hetzelfde geldt voor parkingkosten, bijvoorbeeld aan NMBS-stations.

Met betrekking tot het telewerk merkt de heer Quintard op dat de bijdragen van de werkgever reeds een apart fiscaal en parafiscaal kader hebben. Het is dus niet nodig om de tussenkomsten van de werkgever voor telewerk te integreren in het mobiliteitsbudget.

Inzake co-working is het de werkgever die de kosten moet dragen voor de organisatie van de werkplekken. De kosten voor co-working dienen dan ook buiten het mobiliteitsbudget te worden gehouden.

De spreker is ervan overtuigd dat er een maximum-bedrag zou moeten worden ingevoerd voor het mobiliteitsbudget om een budgettaire ontsporing te vermijden, evenals voor het systeem van de bedrijfswagens. Het is niet logisch dat de aankoop van dure wagens wordt gesubsidieerd met belastinggeld. Er kan worden overwogen om het fiscaal voordeel per voertuig maar toe te kennen tot een waarde van 30 000 euro.

Tot slot herhaalt de heer Quintard zijn pleidooi om een verbod in te voeren op het combineren van de verschillende soorten systemen (bedrijfswagen, mobiliteitsbudget en mobiliteitsvergoeding).

Mevrouw Marie-Noëlle Vanderhoven (VBO) benadrukt dat het wetsontwerp een algemeen kader schept voor het mobiliteitsbudget. In tegenstelling tot wat het ABVV vraagt, is er in het wetsontwerp geen rekening

évoluera, plus les modèles respectant cette norme seront nombreux. M. Quintard est personnellement favorable à ce que ce taux d'émission soit encore revu à la baisse à terme.

En ce qui concerne l'évaluation, l'avis des partenaires sociaux demande au gouvernement de prévoir les instruments nécessaires pour pouvoir estimer le coût fiscal et social du budget mobilité. Le projet de loi à l'examen ne prévoit malheureusement pas ce type d'instruments d'évaluation, de sorte qu'il sera impossible de connaître le coût budgétaire du budget mobilité. L'orateur a le sentiment qu'il en ira pour le budget mobilité comme pour les voitures de société: le gouvernement ne sera pas en mesure de chiffrer le nombre de travailleurs ayant recours au budget mobilité, ni le coût y afférent.

Pour ce qui est des cartes mobilité, l'orateur considère que celles-ci devraient figurer dans la liste des moyens de transport durables auxquels le budget mobilité peut être affecté. Il en va de même pour les frais de parking, aux abords des gares SNCB, par exemple.

Concernant le télétravail, M. Quintard relève que les cotisations payées par l'employeur s'inscrivent déjà dans un cadre fiscal et parafiscal distinct. Il n'est donc pas nécessaire d'intégrer les interventions consenties par l'employeur en la matière dans le budget mobilité.

Quant aux bureaux partagés, c'est l'employeur qui doit prendre en charge les frais relatifs à l'organisation des postes de travail. Ces frais doivent dès lors être exclus du budget mobilité.

L'orateur est convaincu de la nécessité de plafonner le budget mobilité pour éviter tout dérapage budgétaire. Cette nécessité s'applique également au système des voitures de société. Il n'est pas logique que l'achat de voitures coûteuses soit subventionné avec l'argent du contribuable. Une solution consisterait à plafonner l'avantage fiscal accordé par véhicule à 30 000 euros.

Enfin, M. Quintard répète son plaidoyer en faveur de l'instauration d'une interdiction de cumuler les différents systèmes (véhicules de société, budget mobilité et allocation de mobilité).

Mme Marie-Noëlle Vanderhoven (FEB) souligne que le projet de loi instaure un cadre général pour le budget mobilité. Contrairement à ce que demandait la FGTV, le projet de loi n'a pas tenu compte de toutes

gehouden met alle mogelijke uitzonderingen die zich zouden kunnen voordoen, omdat het mobiliteitsbudget anders onwerkbaar wordt.

De spreekster geeft aan dat het VBO voorstander is om de mobiliteitskaarten op te nemen in de lijst van alternatieve en duurzame vervoersmodi (tweede pijler). Het kan ook de administratieve last voor werkgever verminderen.

Wat de mogelijke misbruiken betreft, wijst de spreekster erop dat haar geen gevallen bekend zijn waarbij een werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens. In het geval een werknemer toch zou beschikken over twee bedrijfswagens, is het VBO van mening dat een bedrijfswagen niet kan worden gecombineerd met het mobiliteitsbudget.

Mevrouw Vanderhoven besluit dat men het mobiliteitsbudget een kans moet geven. Zij is ervan overtuigd dat het mobiliteitsbudget bijna budgetneutraal zal zijn. Zij wijst erop dat het mobiliteitsbudget wel degelijk is begrensd, namelijk tot de totale jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de financiering en het gebruik van een bedrijfswagen, de zgn. *total cost of ownership*, desgevallend na aftrek van de eigen bijdrage van de werknemer. Een eventuele budgettaire meerkost zal worden gecompenseerd door efficiëntiewinsten inzake mobiliteit. De spreekster benadrukt dat het mobiliteitsbudget in hoofdzaak is bedoeld om het autogebruik in het verkeer te doen dalen.

C. Replieken

De heer Benoît Piedboeuf (MR) vraagt of het ABVV een berekening het kunnen maken van de budgettaire impact van de invoering van het mobiliteitsbudget.

Kan de heer Quintard bevestigen dat het ABVV van mening is dat het saldo van het mobiliteitsbudget dat aan de werknemer in geld wordt uitbetaald (pijler 3), als loon moet worden beschouwd?

De heer Christophe Quintard (ABVV) antwoordt dat er geen berekening kan worden gemaakt van de budgettaire impact van het mobiliteitsbudget wegens gebrek aan statistische gegevens. Hetzelfde geldt voor het systeem van bedrijfswagens.

De spreker bevestigt dat er gevallen bestaan van werknemers die beschikken over meerdere bedrijfswagens. Hij heeft dit zelf vastgesteld in zijn functie van fiscaal controleur. De wetgeving inzake de mobiliteitsvergoeding laat volgens hem toe dat een werknemer

les exceptions qui pourraient se présenter, sans quoi le budget mobilité deviendrait impraticable.

L'oratrice indique que la FEB est favorable à l'insertion des cartes de mobilité dans la liste des moyens de transport alternatifs et durables (deuxième pilier). Cette mesure serait par ailleurs susceptible de réduire les charges administratives pour l'employeur.

En ce qui concerne les risques d'abus, l'oratrice souligne qu'elle n'a pas connaissance de cas dans lesquels un travailleur dispose de plusieurs voitures de société. Quand bien même cela se produirait, la FEB considérerait que l'octroi d'un véhicule de société ne peut être combiné avec le budget mobilité.

Mme Vanderhoven conclut qu'il faut donner une chance au budget mobilité. Elle est convaincue que celui-ci sera quasiment neutre sur le plan budgétaire. Elle souligne que le budget mobilité est bel et bien plafonné, à savoir au coût annuel brut total pour l'employeur du financement et de l'utilisation d'une voiture de société, ce qu'on appelle le *total cost of ownership*, déduction faite de toute participation personnelle du travailleur. Tout surcoût budgétaire éventuel sera compensé par des gains d'efficacité en termes de mobilité. L'oratrice ajoute que le budget mobilité vise avant tout à réduire l'utilisation de la voiture dans le trafic.

C. Répliques

M. Benoît Piedboeuf (MR) demande si la FGTB a pu chiffrer l'incidence budgétaire de l'instauration du budget mobilité.

M. Quintard peut-il confirmer que, pour la FGTB, le solde du budget mobilité versé au travailleur en espèces (pijler 3) doit être considéré comme une rémunération?

M. Christophe Quintard (FGTB) répond que le manque de données statistiques empêche de calculer l'impact budgétaire du budget mobilité. La même remarque vaut pour le système des voitures de société.

L'orateur confirme qu'il existe des cas de travailleurs qui disposent de plusieurs voitures de société. Il a pu le constater dans le cadre de sa fonction de contrôleur fiscal. Selon lui, la législation relative à l'allocation de mobilité fait en sorte qu'il est possible pour un travailleur

met twee bedrijfswagens een mobiliteitsvergoeding kan combineren met een bedrijfswagen.

Om budgettaire ontsporingen te vermijden lijkt het hem logisch om een maximumbudget te voorzien voor het mobiliteitsbudget.

Om werknemers zoveel mogelijk aan te zetten om gebruik te maken van duurzame mobiliteitsmodi, is het eveneens aangewezen om het saldo van het mobiliteitsbudget dat aan de werknemer in geld wordt uitbetaald (pijler 3), als loon te beschouwen waarop dus zowel fiscale als sociale bijdragen verschuldigd zijn.

De rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Evita
WILLAERT

De voorzitters,

Eric VAN ROMPUY
Vincent
VAN QUICKENBORNE

disposant de deux voitures de société de bénéficier à la fois d'une allocation de mobilité et d'une voiture de société.

Pour éviter des dérapages budgétaires, il lui semble logique de prévoir un budget maximum pour le budget mobilité.

Si l'on veut inciter le plus possible les travailleurs à utiliser les formules qui existent en matière de mobilité durable, il conviendrait également de considérer la partie du solde du budget mobilité qui est versée au travailleur en espèces (pijler 3) comme une rémunération soumise tant à l'impôt qu'aux cotisations sociales.

Les rapporteurs,

Benoît PIEDBOEUF
Evita
WILLAERT

Les présidents,

Eric VAN ROMPUY
Vincent
VAN QUICKENBORNE