

## Budget mobilité : des modifications à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024

La [loi du 17 mars 2019](#) concernant l'instauration d'un budget mobilité a créé un cadre légal pour le budget mobilité. Ainsi, le législateur a introduit la possibilité pour les employeurs de proposer à leurs travailleurs qui disposent d'une voiture de société (ou du droit à celle-ci) un budget leur permettant de choisir entre différents modes de transport durables pour leurs déplacements à titre d'alternative à la voiture de société (ou à leur droit à celle-ci) ou en complément à une voiture de société respectueuse de l'environnement.

Le gouvernement fédéral a décidé d'apporter un certain nombre de changements à la [loi du 17 mars 2019](#) et à son arrêté d'exécution, lesquelles entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024. Pourquoi ces modifications ? En quoi consistent-elles exactement ? Sur quels points les [avis](#) du Conseil central de l'économie (CCE) et du Conseil national du travail (CNT) sont-ils suivis ? Le secrétariat du CCE apporte une réponse à ces questions dans le présent article.

### 1 Pourquoi ces modifications ?

Au cours de ses trois premières années d'existence, le budget mobilité n'a pas suscité beaucoup d'enthousiasme. Selon l'ONSS, au quatrième trimestre 2021, le budget mobilité n'avait été accordé qu'à 2 359 travailleurs et seuls 426 employeurs l'avaient proposé.

Afin d'accroître l'attractivité et donc l'utilisation du budget mobilité, le gouvernement fédéral avait déjà apporté dans la loi du 17 mars 2019 un certain nombre de modifications<sup>1</sup> qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Sur avis du CCE et du CNT, les délais d'attente que les travailleurs devaient respecter jusqu'à la fin de 2021 avant de pouvoir demander un budget mobilité ont été supprimés. De plus, la palette d'options que l'employeur peut inclure dans le pilier 2 « Mobilité durable » du budget mobilité a été étendue.

En partie grâce à ces changements, le nombre d'employeurs proposant un budget mobilité et le nombre de travailleurs qui y ont recours sont en augmentation. Entre le quatrième trimestre 2021 et le quatrième trimestre 2022, l'ONSS a vu le nombre de travailleurs bénéficiant d'un budget mobilité passer de 2 359 à 5 186. Au cours de la même période, le nombre d'employeurs proposant un budget mobilité est passé de 426 à 745. Malgré cette augmentation, les chiffres mentionnés restent limités en termes absolus. En outre, le budget mobilité a encore un potentiel de croissance considérable. Selon les chiffres de l'ONSS pour le deuxième trimestre 2023, seuls 706 ou 0,13 % des 555 970 voitures-salaires font partie d'un budget mobilité et seuls 784 ou 0,14 % des 547 644 travailleurs disposant d'une voiture-salaire bénéficient de ce véhicule dans le cadre d'un budget mobilité.

---

<sup>1</sup> Ces changements avaient été apportés via la [loi du 25 novembre 2021](#) organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité. Vous trouverez un aperçu de ces changements dans cet [article du secrétariat du CCE](#).

Afin d'accroître davantage le succès du budget mobilité et d'exploiter au maximum son potentiel de croissance, le gouvernement fédéral a décidé d'apporter un certain nombre de modifications à la loi du 17 mars 2019 et à son arrêté d'exécution, lesquelles entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Il reste à voir si ces changements augmenteront le succès du budget mobilité et, par conséquent, l'utilisation d'alternatives à la voiture de société<sup>2</sup> dans le cadre (entre autres) des déplacements domicile-travail.

## **2 Modifications<sup>3</sup> de la loi du 17 mars 2019**

### ***Indexation annuelle des limites minimales et maximales***

Afin d'éviter des abus, le CCE et le CNT avaient appelé, dans leur [avis du 28 septembre 2021](#), à la mise en place d'un montant minimum et d'un montant maximum entre lesquels la valeur du budget mobilité devrait se situer. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, le budget mobilité accordé aux travailleurs doit respecter certaines limites : il doit être au minimum de 3 000 euros et au maximum d'un cinquième du salaire brut total, avec un maximum absolu de 16 000 euros par année civile.

Jusqu'à la fin de l'année 2023, ces plafonds n'étaient pas indexés. Il était donc impossible de garantir l'attractivité du budget mobilité en période d'augmentation des prix. En outre, l'absence de cette indexation créait de l'insécurité juridique pour les entreprises qui, si elles appliquaient l'indexation légalement autorisée du budget mobilité, dépasseraient le montant plafond.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, les montants minimaux et maximaux seront indexés annuellement, conformément à la demande<sup>4</sup> du CCE et du CNT, sur la base de l'indice santé lissé, qui sert de base à l'indexation des pensions et des allocations sociales. Cette indexation annuelle des plafonds est distincte de la possibilité<sup>5</sup> (et non de l'obligation) qu'a l'employeur d'indexer annuellement le budget mobilité du travailleur.

### ***Transfert des frais de gestion du budget mobilité du pilier 1 au pilier 2***

Jusqu'à la fin de 2023, les frais de gestion du budget mobilité faisaient partie du premier pilier du budget mobilité, c'est-à-dire un pilier que l'employeur n'est pas obligé d'inclure dans le budget mobilité qu'il propose à ses salariés.

---

<sup>2</sup> Il ressort de chiffres de l'ONSS que le budget mobilité incite les travailleurs à se tourner vers des alternatives durables à la voiture de société : 93,1 % des budgets mobilité (soit 4 828 sur 5 186) alloués en 2022 n'incluaient pas de voiture de société respectueuse de l'environnement (pilier 1).

<sup>3</sup> Il s'agit de modifications qui seront apportées par la loi portant des dispositions fiscales diverses, dont le [projet](#) a été adopté le 28/12/2023 par la séance plénière de la Chambre des représentants de Belgique. Ce texte est identique au texte adopté le 22/12/2023 par la commission des Finances et du Budget de la Chambre des représentants de Belgique.

<sup>4</sup> Voir l'avis CCE/CNT « Le volet budget mobilité d'un avant-projet de loi portant des dispositions fiscales diverses » du 29/11/2022 ([CCE 2022-3050 - CNT 2 327](#))

<sup>5</sup> Possibilité prévue à l'article 13, § 2 de la loi du 17 mars 2019

Étant donné qu'il y avait un flou quant à l'imputation de ces frais dans la pratique lorsque le pilier 1 n'était pas proposé ou choisi, les frais de gestion du budget mobilité feront partie à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, conformément à la demande<sup>6</sup> du CCE et du CNT, du pilier 2 du budget mobilité, c'est-à-dire un pilier dans lequel l'employeur est obligé de faire une offre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022.

### ***Clarté sur les moments de vérification des limites minimales et maximales***

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, la clarté sera fournie sur les différents moments de vérification du montant du budget mobilité par rapport aux limites minimales et maximales. Cette vérification sera effectuée au moment de l'octroi du budget mobilité, en cas de changement de fonction ou de promotion du travailleur, puis le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année civile.

### ***Extension du champ d'application du budget mobilité***

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, le champ d'application du budget mobilité sera étendu aux bourgmestres, échevins et députés provinciaux.

### ***Élargissement du territoire dans lequel les dépenses du deuxième pilier sont autorisées***

Pour les billets de transport en commun, le statu quo demeure. Ils peuvent être financés par un budget mobilité s'ils sont achetés en Belgique ou, plus largement, dans l'EEE (Espace économique européen).

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, pour tous les moyens de transport durables du pilier 2 « Mobilité durable » (et non plus uniquement pour les billets de transport en commun), les dépenses ne devront plus obligatoirement être effectuées en Belgique pour être financées par un budget mobilité. Le champ d'application est élargi à l'EEE.

## **3 Modifications<sup>7</sup> de l'AR d'exécution de la loi du 17/03/2019**

### ***Mettre l'ensemble du budget mobilité à disposition sous forme virtuelle***

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'employeur doit mettre l'intégralité du budget mobilité à la disposition du travailleur bénéficiaire de façon virtuelle sur un compte mobilité.

Auparavant, l'employeur pouvait d'abord déduire la partie utilisée pour le financement d'une voiture de société respectueuse de l'environnement et des frais y afférents (le pilier 1).

---

<sup>6</sup> Voir l'avis CCE/CNT « Projet d'arrêté royal concernant le calcul du budget mobilité » du 29/11/2022 ([CCE 2022-3051](#), [CNT 2.328](#)), point 1.2.4.1.

<sup>7</sup> Ces modifications ont été apportées par l'[AR du 10 septembre 2023](#) portant exécution des articles 8, § 5 et 12, § 5 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité, et modifiant l'AR du 21 mars 2019 pris en exécution de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité

## ***Formules de calcul (des dépenses dans le pilier 1) du budget mobilité***

Jusqu'à la fin de l'année 2023, il n'était pas clair pour tous les employeurs quels éléments devaient être pris en compte lors du calcul du TCO (Total Cost of Ownership) sur la base duquel le montant du budget mobilité est déterminé.

C'est pourquoi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, à la demande du CCE et du CNT, la manière de calculer le montant (des dépenses dans le pilier 1) du budget mobilité sera plus claire et transparente et, conformément à la demande des Conseils, des formules de calcul forfaitaires seront également prévues. Une formule de calcul basée sur des valeurs forfaitaires constitue une simplification administrative pour l'employeur et, du fait de cette réduction de la complexité administrative, facilite l'implémentation d'un budget mobilité. En outre, une telle formule offre une sécurité juridique à l'utilisateur du budget mobilité en lui fournissant une clarté immédiate sur le montant qu'il peut dépenser ou recevoir.

L'employeur pourra calculer le montant (des dépenses dans le pilier 1) du budget mobilité sur la base des frais réels ou de valeurs forfaitaires.

L'employeur ne peut pas choisir entre la méthode de calcul réelle ou forfaitaire pour chacun de ses travailleurs. La même méthode, réelle ou forfaitaire, doit être appliquée pour tous les travailleurs de l'entreprise. L'employeur peut toutefois décider, par exemple, d'utiliser la méthode forfaitaire pour le calcul du montant du budget mobilité et d'utiliser la méthode des frais réels pour déterminer le montant des dépenses dans le pilier 1, tant que cette logique est appliquée pour tous les travailleurs de l'entreprise.

Si l'employeur ne fait pas de choix, le calcul est effectué sur la base des frais réels. Si l'employeur choisit d'utiliser les formules sur la base de valeurs forfaitaires (qui sont optionnelles), il doit le communiquer clairement à ses travailleurs afin que ceux-ci sachent de quelle manière les dépenses dans le pilier 1 et le montant de leur budget mobilité seront calculés.

Les formules réelles et forfaitaires (voir annexes 1 et 2) n'empêchent pas l'employeur d'utiliser les données relatives à une voiture de référence qui vaut pour la catégorie de fonctions à laquelle le travailleur appartient. L'employeur doit en principe fixer le budget mobilité par travailleur individuel en fonction de la voiture et de la consommation de chaque travailleur pris séparément. Il est toutefois accepté que l'employeur fixe le budget mobilité sur la base de la voiture de référence qui vaut pour la catégorie de fonctions à laquelle le travailleur appartient. Et ce à condition qu'il applique cette méthode alternative pour fixer le budget mobilité de tous les travailleurs ayant une voiture de société.

Le choix effectué est valable pour une période de trois ans. Ce n'est que par la suite que l'employeur peut opter pour une autre méthode.

## ANNEXE 1 : Formules sur base de valeurs forfaitaires (des dépenses dans le pilier 1) du budget mobilité

### *Calcul du montant des dépenses dans le pilier 1 du budget mobilité*

La formule sur base de valeurs forfaitaires pour calculer le montant des dépenses du pilier 1 du budget mobilité diffère selon que le véhicule est pris en location ou en leasing, ou selon qu'il s'agit du véhicule propre ou d'un leasing financier. Dans les deux cas, la formule comporte une composante fixe et une composante variable.

#### S'il s'agit d'une voiture prise en location ou en leasing

La composante fixe est égale à :

*coût annuel de location ou de leasing + le coût annuel moyen<sup>8</sup> de tous les frais non inclus dans le contrat de location ou de leasing (si la politique en matière de voitures de société prévoit leur financement) + TVA non déductible, + impôt sur les frais de voiture non déductibles + cotisation patronale de solidarité CO<sub>2</sub> (en totalité sur base annuelle)*

La composante variable est égale à :

*(6 000 + la distance de trajet domicile-travail x 2 x 200)<sup>9</sup> x coût de consommation au kilomètre*

Le coût de consommation au kilomètre est fixé à 30 % de l'indemnité forfaitaire kilométrique exonérée pour les fonctionnaires fédéraux telle qu'en vigueur au moment où le montant des dépenses dans le pilier 1 est déterminé. Comme les dépenses du pilier 1 sont déterminées annuellement, l'indemnité kilométrique forfaitaire peut fluctuer chaque année.

Le coût de consommation au kilomètre est de 0 si le travailleur ne dispose pas d'une carte carburant ou d'une carte de recharge. Dans ce cas, le travailleur prend les coûts de carburant ou d'électricité personnellement à sa charge et ceux-ci ne font donc pas partie des frais pris en charge par l'employeur dans le pilier 1.

L'employeur ne doit pas tenir compte de la composante variable si les frais de carburant sont déjà inclus dans le coût annuel de la location ou du leasing, et donc dans la composante fixe. Il s'agirait en effet d'une double prise en considération de ces frais.

---

<sup>8</sup> Il s'agit du coût annuel moyen de tous ces frais sur les 3 dernières années. Si la voiture de société a été mise à disposition pendant moins de 3 ans, il s'agit du coût annuel moyen sur la période entière.

<sup>9</sup> On se base sur 6 000 kilomètres purement privés par an et une distance de trajet domicile-lieu de travail aller-retour pendant 200 jours travaillés par an.

S'il s'agit d'un véhicule propre ou pris en leasing financier

La composante fixe est égale à :

*la valeur catalogue du véhicule (y compris l'impôt sur la partie non déductible de cette valeur catalogue) x 25 %<sup>10</sup> + la cotisation patronale de solidarité CO<sub>2</sub>*

La composante variable<sup>11</sup> est égale à :

*(6 000 + la distance de trajet domicile-travail x 2 x 200) x coût de consommation au kilomètre*

**Calcul du montant du budget mobilité**

La formule sur base de valeurs forfaitaires pour calculer le montant du budget mobilité diffère selon que le véhicule est pris en location ou en leasing, ou selon qu'il s'agit du véhicule propre ou d'un leasing financier.

La formule de calcul est la même que celle utilisée pour calculer le montant des dépenses dans le pilier 1 du budget mobilité.

Pour le montant de l'indemnité kilométrique, le montant utilisé est celui en vigueur au moment de la détermination du montant du budget mobilité. Ce calcul est effectué lors du premier octroi, mais également lorsqu'un changement de fonction ou une promotion entraîne une modification du montant du budget mobilité.

---

<sup>10</sup> Les 25 % sont basés sur le coût d'un véhicule moyen parcourant 30 000 kilomètres par an.

<sup>11</sup> La composante variable est la même que celle de la formule sur base de valeurs forfaitaires pour les véhicules pris en location ou en leasing.

## **ANNEXE 2 : Formules frais réels pour le calcul (des dépenses dans le pilier 1) du budget mobilité**

### ***Calcul des dépenses dans le pilier 1 du budget mobilité***

Si l'employeur choisit de calculer le montant des dépenses dans le pilier 1 sur la base des frais réels, il doit additionner les frais réels suivants :

- amortissement annuel de 20 % du coût de la voiture de société respectueuse de l'environnement, compte tenu des options et accessoires facturés ainsi que des remises accordées ;
- intérêts des capitaux empruntés ;
- frais de location ou de leasing ;
- frais de carburant et d'électricité ;
- frais d'administration de la carte essence ou de recharge électrique ;
- amortissement annuel de 20 p.c. du prix de la borne de recharge ;  
frais d'entretien et de réparation de la borne de recharge ;
- frais de gestion de la borne de recharge et du câble de recharge ;
- frais de péage et de stationnement ;
- frais de lavage, d'entretien et de réparation ;
- frais d'une voiture de remplacement ;
- frais de mise en état de marche du véhicule ;
- frais de remplacement, de changement et stockage des pneus ;
- frais d'expertise lors de la restitution du véhicule en fin de contrat ou lors d'un changement de conducteur ;
- frais de réparation inventoriées lors de la restitution du véhicule en fin de contrat ;
- frais d'assurances (en ce compris les frais de franchise) ;
- frais de contrôle technique ;
- frais de gestion des services ;
- taxe de mise en circulation ;
- taxe de circulation ;
- cotisation patronale de solidarité CO<sub>2</sub> due à l'ONSS ;
- TVA non récupérable sur tous les postes précités ;
- impôt sur la partie non déductible des postes précités ;
- impôt sur la partie de l'avantage de toute nature constitutive d'une dépense non admise.

Cette liste est exhaustive. L'employeur ne peut pas prendre d'autres frais en considération. En outre, les frais ne peuvent être pris en compte que dans la mesure où leur financement est prévu par la politique en matière de voitures de société. Les frais qui sont déjà inclus dans les frais relatifs au contrat de location ou de leasing ne peuvent pas être comptabilisés deux fois.

Si certains coûts relatifs à la voiture de société respectueuse de l'environnement dans le pilier 1 ne sont pas connus au moment de l'octroi du budget mobilité (par exemple, les frais de carburant ou d'électricité), l'employeur doit estimer le budget restant dans les piliers 2 et 3 au mieux de ses possibilités. Dès qu'il connaît les frais réels, il doit les imputer dans les plus brefs délais au budget mobilité et en informer le travailleur. Le travailleur doit avoir accès à tout moment aux informations relatives à l'état de son budget mobilité, dont le solde disponible.

### ***Calcul du montant du budget mobilité***

Lors d'un calcul sur base des frais réels, le montant du budget mobilité (ou le Total Cost of Ownership) est égal au coût brut moyen annuel de la voiture de société à laquelle le travailleur renonce ou à laquelle il avait droit.

Cette moyenne est calculée sur les quatre dernières années, ou sur la période entière si la voiture de société a été mise à disposition pendant moins de quatre ans.

Tous les frais réels sont pris en considération. Les frais réels sont identiques à ceux qui sont pris en compte pour calculer le montant des dépenses dans le pilier 1.