

Mobiliteitsbudget: wijzigingen vanaf 1 januari 2024

De [wet van 17 maart 2019](#) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget heeft een wettelijk kader gecreëerd voor het mobiliteitsbudget. Hiermee heeft de wetgever de mogelijkheid ingevoerd voor werkgevers om werknemers die over (het recht op) een bedrijfswagen beschikken, een budget aan te bieden waarmee ze voor hun verplaatsingen kunnen kiezen voor verschillende duurzame vervoersmodi als alternatief voor hun (recht op een) bedrijfswagen of in aanvulling op een milieuvriendelijke bedrijfswagen.

De federale regering heeft beslist om in de [wet van 17 maart 2019](#) en in het uitvoeringsbesluit van deze wet een aantal wijzigingen door te voeren, die op 1 januari 2024 in voege treden. Waarom worden deze wijzigingen doorgevoerd? Wat houden ze precies in? Op welke punten worden de [adviezen](#) van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) gevolgd? In dit artikel geeft het secretariaat van de CRB een antwoord op deze vragen.

1 Het waarom van de wijzigingen

In zijn eerste drie jaar kon het mobiliteitsbudget op niet veel bijval rekenen. In het vierde kwartaal van 2021 werd het mobiliteitsbudget volgens de RSZ toegekend aan slechts 2.359 werknemers en boden slechts 426 werkgevers het aan.

Teneinde de attractiviteit en dus ook het gebruik van het mobiliteitsbudget te vergroten, heeft de federale regering in de wet van 17 maart 2019 een aantal wijzigingen¹ doorgevoerd die op 1 januari 2022 van kracht werden. Op advies van de CRB en de NAR werden de wachttermijnen afgeschaft die werknemers tot en met eind 2021 in acht moesten nemen om in een mobiliteitsbudget te kunnen stappen. Verder werd het palet aan keuzemogelijkheden die de werkgever mag opnemen in pijler 2 “Duurzame mobiliteit” van het mobiliteitsbudget verruimd.

Mede dankzij deze wijzigingen gaan het aantal werkgevers die een mobiliteitsbudget aanbieden en het aantal werknemers die er gebruik van maken in stijgende lijn. Tussen het vierde kwartaal van 2021 en het vierde kwartaal van 2022 zag de RSZ het aantal werknemers aan wie een mobiliteitsbudget wordt toegekend, stijgen van 2.359 tot 5.186. In diezelfde periode steeg het aantal werkgevers die een mobiliteitsbudget aanbieden van 426 tot 745. Maar ondanks die stijging blijven de genoemde aantallen in absolute cijfers beperkt. Bovendien heeft het mobiliteitsbudget nog een aanzienlijk groeipotentieel. Volgens cijfergegevens van de RSZ voor het tweede kwartaal van 2023 maken slechts 706 (0,13%) van de 555.970 salariswagens deel uit van een mobiliteitsbudget en beschikken slechts 784 (0,14%) van de 547.644 werknemers met een salariswagen over zo'n voertuig dat deel is van een mobiliteitsbudget.

Om het succes van het mobiliteitsbudget verder te vergroten en dus ook zijn groeipotentieel zo veel mogelijk te kunnen benutten, heeft de federale regering beslist om in de wet van 17 maart 2019 en in

¹ Deze wijzigingen werden doorgevoerd via de [wet van 25 november 2021](#) houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit. Een overzicht van deze wijzigingen vindt u in dit [artikel van het CRB-secretariaat](#).

het uitvoeringsbesluit van deze wet een aantal wijzigingen door te voeren, die op 1 januari 2024 in voege treden.

Het is afwachten of deze wijzigingen het succes van het mobiliteitsbudget en bijgevolg ook het gebruik van alternatieven voor de bedrijfswagen² in het kader van (onder meer) het woon-werkverkeer zullen vergroten.

2 Wijzigingen³ aan de wet van 17 maart 2019

Jaarlijkse indexering van de minimum- en maximumgrenzen

Met de bedoeling misbruiken tegen te gaan, vroegen de CRB en de NAR in hun [advies van 28 september 2021](#) om te voorzien in een minimum- en maximumbedrag waartussen de waarde van het mobiliteitsbudget moet liggen. Sinds 1 januari 2022 moet het aan de werknemers toegekende mobiliteitsbudget bepaalde grenzen respecteren: het moet minimum 3.000 euro bedragen en maximum een vijfde van het totale brutoloon, met een absoluut maximum van 16.000 euro per kalenderjaar.

Tot eind 2023 werden deze grensbedragen niet geïndexeerd. Daardoor was het onmogelijk om in tijden van prijsstijgingen de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget te garanderen. Bovendien creëerde het ontbreken van deze indexering rechtsonzekerheid voor ondernemingen die – als ze de wettelijk toegestane indexering van het mobiliteitsbudget toepasten - het plafondbedrag zouden overschrijden.

Vanaf 1 januari 2024 zullen de minimum- en maximumbedragen conform de vraag⁴ van de CRB en de NAR jaarlijks worden geïndexeerd op basis van de afgevlakte gezondheidsindex, die als basis dient voor de indexering van de pensioenen en de sociale uitkeringen. Deze jaarlijkse indexering van de grensbedragen staat los van de mogelijkheid⁵ (en niet de verplichting) voor de werkgever om het mobiliteitsbudget van de werknemer jaarlijks te indexeren.

² Uit cijfergegevens van de RSZ blijkt dat het mobiliteitsbudget werknemers naar duurzame alternatieven voor de bedrijfswagen doet grijpen: 93,1% van de mobiliteitsbudgetten (of 4.828 van de 5.186) die in 2022 werden toegekend, bevatte geen milieuvriendelijke bedrijfswagen (pijler 1).

³ Het betreft wijzigingen die worden doorgevoerd via de wet houdende diverse fiscale bepalingen, waarvan het [ontwerp](#) op 28/12/2023 werd aangenomen door de plenaire vergadering van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers. Deze tekst is dezelfde als de tekst die op 22 december 2023 werd aangenomen door de Commissie voor Financiën en Begroting van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers.

⁴ Zie het CRB/NAR-advies “Het luik mobiliteitsbudget van een voorontwerp van wet houdende diverse fiscale bepalingen” dd. 29/11/2022 ([CRB 2022-3050, NAR 2.327](#))

⁵ Mogelijkheid waarin is voorzien in artikel 13, §2 van de wet van 17 maart 2019

Overheveling van de beheerskosten van het mobiliteitsbudget van de 1e naar de 2e pijler

Tot eind 2023 maakten de beheerskosten van het mobiliteitsbudget deel uit van de 1e pijler van het mobiliteitsbudget, d.i. een pijler die de werkgever niet verplicht is op te nemen in het mobiliteitsbudget dat hij zijn werknemers aanbiedt.

Aangezien er in de praktijk onduidelijkheid was over de aanrekening van deze kosten wanneer de 1e pijler niet werd aangeboden of gekozen, maken de kosten voor het beheer van het mobiliteitsbudget vanaf 1 januari 2024 conform de vraag⁶ van de CRB en de NAR deel uit van de 2de pijler van het mobiliteitsbudget, d.i. een pijler waarin de werkgever sinds 1 januari 2022 verplicht is een keuze-aanbod op te nemen.

Duidelijkheid over de momenten van toetsing aan de minimum- en maximumgrenzen

Vanaf 1 januari 2024 komt er duidelijkheid over de momenten waarop de hoogte van het mobiliteitsbudget getoetst moet worden aan de minimum- en maximumgrenzen, t.w.: op het moment van de toekenning van het mobiliteitsbudget; in situaties van functieverandering of bevordering van de werknemer; vervolgens op 1 januari van ieder kalenderjaar.

Uitbreiding van het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget

Vanaf 1 januari 2024 wordt het toepassingsgebied van het mobiliteitsbudget uitgebreid naar burgemeesters, schepenen en gedeputeerden van de provincies.

Uitbreiding van het gebied waar de uitgaven in pijler 2 mogen worden gedaan

Voor de openbaarvervoerbiljetten blijft de status quo gehandhaafd. Zij kunnen met een mobiliteitsbudget worden gefinancierd als ze in België of ruimer, in de EER (Europese Economische Ruimte), worden aangekocht.

Vanaf 1 januari 2024 geldt voor al de duurzame vervoermiddelen in pijler 2 "Duurzame mobiliteit" (i.p.v. enkel voor de openbaarvervoerbiljetten) dat de uitgaven hiervoor niet langer in België moeten worden gedaan om met een mobiliteitsbudget gefinancierd te kunnen worden. Vanaf dan mogen ze ook ruimer, in de EER, worden gedaan.

⁶ Zie het CRB/NAR-advies "Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de berekening van het mobiliteitsbudget" dd. 29/11/2022 (CRB 2022-3051, NAR 2.328), punt 1.2.4.1.

3 Wijzigingen⁷ aan het KB tot uitvoering van de wet van 17.3.2019

Het volledige mobiliteitsbudget in virtuele vorm ter beschikking stellen

Vanaf 1 januari 2024 moet de werkgever het mobiliteitsbudget in zijn geheel in virtuele vorm ter beschikking stellen van de begunstigde werknemer op een mobiliteitsrekening.

Voorheen mocht de werkgever eerst het deel dat gebruikt wordt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten (pijler 1) verrekenen.

Formules voor de berekening van (de bestedingen in pijler 1 van) het mobiliteitsbudget

Tot eind 2023 was het niet voor alle werkgevers duidelijk welke elementen in aanmerking moeten worden genomen bij de berekening van de TCO (Total Cost of Ownership) op basis waarvan de hoogte van het mobiliteitsbudget wordt bepaald.

Daarom komt er vanaf 1 januari 2024 op vraag van de CRB en de NAR duidelijkheid en transparantie over de berekeningswijze van het bedrag (van de bestedingen in pijler 1) van het mobiliteitsbudget en wordt conform de vraag van de Raden ook voorzien in forfaitaire berekeningsformules. Een berekeningsformule op basis van forfaitaire waarden levert de werkgever een administratieve vereenvoudiging op en vergemakkelijkt dankzij de verminderde administratieve complexiteit de implementatie van een mobiliteitsbudget. Ook geeft zo'n formule rechtszekerheid aan de gebruiker van het mobiliteitsbudget door meteen duidelijkheid te verschaffen over het bedrag dat hij kan besteden of uitbetaald kan krijgen.

De werkgever zal het bedrag (van de bestedingen in pijler 1) van het mobiliteitsbudget kunnen berekenen op basis van werkelijke kosten of van forfaitaire waarden.

De werkgever kan niet voor iedere werknemer afzonderlijk kiezen tussen de werkelijke kostenmethode en de forfaitaire waardenmethode. Hij moet dezelfde methode toepassen voor alle werknemers binnen het bedrijf. Wel kan hij bv. beslissen om voor alle werknemers van het bedrijf de forfaitaire waardenmethode te gebruiken voor de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget en de werkelijke kostenmethode om het bedrag van de bestedingen in pijler 1 te berekenen.

Als de werkgever geen keuze maakt, geldt de berekening op basis van de werkelijke kosten. Als de werkgever ervoor kiest om gebruik te maken van de formules op basis van forfaitaire waarden (die optioneel zijn), dan moet hij hierover duidelijk communiceren aan zijn werknemers, zodat zij weten hoe het bedrag van de bestedingen in pijler 1 en het bedrag van het mobiliteitsbudget zullen worden berekend.

⁷ Deze wijzigingen werden doorgevoerd door het KB van 10 september 2023 tot uitvoering van de artikelen 8, §5 en 12, §5 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, en tot wijziging van het KB van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

De werkelijke kosten- en forfaitaire waardenformules (zie de bijlagen 1 en 2) beletten de werkgever niet om de gegevens van een referentiewagen te gebruiken die geldt voor de functiecategorie waartoe de werknemer behoort. De werkgever moet het mobiliteitsbudget in principe per individuele werknemer bepalen in functie van de wagen en het verbruik van elke werknemer afzonderlijk. Het wordt echter aanvaard dat de werkgever het mobiliteitsbudget vaststelt op basis van de referentiewagen die geldt voor de functiecategorie waartoe de werknemer behoort. Dit op voorwaarde dat hij deze alternatieve methode toepast voor de vaststelling van het mobiliteitsbudget voor alle werknemers die een bedrijfswagen hebben.

De gemaakte keuze geldt voor een periode van drie jaar. Pas na afloop van die periode kan de werkgever voor een andere methode kiezen.

BIJLAGE 1: Forfaitaire waardenformules voor de berekening van (de bestedingen in pijler 1 van) het mobiliteitsbudget

Berekening van het bedrag van de bestedingen in pijler 1 van het mobiliteitsbudget

De forfaitaire waardenformule voor de berekening van het bedrag van de bestedingen in pijler 1 van het mobiliteitsbudget verschilt naargelang het voertuig gehuurd of geleased wordt, dan wel het een voertuig in eigendom of financiële leasing betreft. In beide gevallen bevat de forfaitaire waardenformule zowel een vaste als een variabele component.

Indien het een gehuurd of geleased voertuig betreft

De vaste component is gelijk aan :

de jaarlijkse huur- of leasekosten + de gemiddelde jaarlijkse kost⁸ van alle kosten die niet zijn opgenomen in het huur- of leasecontract (mits het bedrijfswagenbeleid voorziet in de financiering ervan) + de niet-afrekbare btw + de belasting op de niet-afrekbare autokosten + de patronale CO₂-solidariteitsbijdrage (in totaliteit op jaarbasis)

De variabele component is gelijk aan:

(6.000 + de woon-werkafstand x 2 x 200)⁹ x de verbruikskosten per kilometer

De verbruikskosten per kilometer bedragen 30% van de vrijgestelde forfaitaire kilometervergoeding die geldt voor federale ambtenaren op het moment dat het bedrag van de bestedingen in pijler 1 wordt vastgelegd. Omdat de bestedingen in pijler 1 jaarlijks worden vastgelegd, kan de forfaitaire kilometervergoeding jaarlijks fluctueren.

De verbruikskosten per kilometer bedragen 0 indien de werknemer niet over een tankkaart of een herlaadkaart beschikt. In dit geval betaalt de werknemer persoonlijk de brandstof- of elektriciteitskosten en worden deze niet opgenomen in de door de werkgever in pijler 1 betaalde kosten.

De werkgever moet geen rekening houden met de variabele component indien de brandstofkosten al begrepen zijn in de jaarlijkse huur- of leasekosten, en dus in de vaste component. Anders zou hij deze kosten immers tweemaal in rekening brengen.

⁸ Dit zijn de gemiddelde jaarlijkse kosten van al deze uitgaven over de afgelopen 3 jaar. Indien de bedrijfswagen voor minder dan 3 jaar ter beschikking is gesteld, gaat het om de gemiddelde jaarlijkse kosten over de hele periode.

⁹ Er wordt uitgegaan van 6.000 zuivere privékilometers per jaar en een woon-werkafstand heen en terug gedurende 200 werkdagen per jaar.

Indien het een voertuig in eigendom of financiële leasing betreft

De vaste component is gelijk aan:

de cataloguswaarde van het voertuig (inclusief de belasting op het niet-afrekbaar gedeelte van de cataloguswaarde) x 25 %¹⁰ + de patronale CO₂-solidariteitsbijdrage

De variabele component¹¹ is gelijk aan:

(6.000 + de woon-werkafstand x 2 x 200) x de verbruikskosten per kilometer

Berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget

De forfaitaire waardenformule voor de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget verschilt al naargelang het voertuig gehuurd of geleased wordt, dan wel het een voertuig in eigendom of financiële leasing betreft.

Hiervoor geldt dezelfde berekeningsformule als de formule voor de berekening van het bedrag van de bestedingen in pijler 1 van het mobiliteitsbudget.

Voor het bedrag van de kilometervergoeding wordt het bedrag gebruikt dat van toepassing is op het moment van de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget. Deze berekening gebeurt op het ogenblik van de eerste toekenning, maar ook wanneer een functieverandering of bevordering leidt tot een wijziging van het bedrag van het mobiliteitsbudget.

¹⁰ De 25% is gebaseerd op de kosten van een gemiddeld voertuig dat 30.000 km per jaar aflegt.

¹¹ De variabele component is dezelfde als deze bij de forfaitaire waardenformule indien het een gehuurd of geleased voertuig betreft.

BIJLAGE 2: Werkelijke kostenformules voor de berekening van (de bestedingen in pijler 1 van) het mobiliteitsbudget

Berekening van de bestedingen in pijler 1 van het mobiliteitsbudget

Indien de werkgever ervoor kiest om het bedrag van de bestedingen in pijler 1 te berekenen op basis van de werkelijke kosten, dan moet hij de som maken van de volgende werkelijke kosten:

- jaarlijkse afschrijving van 20% van de kostprijs van de milieuvriendelijke bedrijfswagen, rekening houdende met de aangerekende opties en accessoires en de toegekende kortingen;
- intresten op geleende kapitalen;
- kosten van huur of leasing;
- brandstof- en elektriciteitskosten;
- administratiekosten met betrekking tot tank- en laadkaarten;
- jaarlijkse afschrijving van 20% van de kostprijs van het laadstation en zijn installatie; onderhouds- en herstellingskosten van het laadstation;
- beheerskosten van de laadpaal en van de laadkabel;
- tol- en parkeerkosten;
- reinigings-, onderhouds- en herstellingskosten;
- kosten van een vervangwagen;
- kosten voor het rijklaar maken van het voertuig;
- kosten voor het vervangen, verwisselen en stockeren van de banden;
- expertisekosten bij teruggave van het voertuig bij het einde van het contract of bij een verandering van bestuurder;
- herstelkosten geïnventariseerd bij teruggave van voertuig eindecontract;
- verzekeringskosten (inclusief franchisekosten);
- kosten van de technische keuring;
- beheerskosten van dienstverlening;
- belasting op de inverkeerstelling;
- verkeersbelasting;
- patronale CO₂-solidariteitsbijdrage ten voordele van de RSZ;
- niet-recupereerbare btw op bovengenoemde kostenposten;
- belasting op het niet-afteikbaar gedeelte van bovengenoemde posten;
- belasting op het gedeelte van het voordeel van alle aard dat een verworpen uitgave vormt.

Deze lijst is exhaustief. De werkgever kan geen andere kosten in rekening brengen. Bovendien kan hij de kosten slechts in rekening brengen voor zover het bedrijfswagenbeleid voorziet in de financiering ervan. Kosten die reeds vervat zitten in de kosten van het huur- of leasecontract mag de werkgever geen tweemaal in rekening brengen.

Indien bepaalde kosten betreffende de milieuvriendelijke bedrijfswagen in pijler 1 (bv. brandstof- of elektriciteitskosten) niet gekend zijn op het moment van de toekenning van het mobiliteitsbudget, moet de werkgever het resterende budget in de pijlers 2 en 3 naar best vermogen inschatten. Van zodra hij de werkelijke kosten kent, moet hij die zo snel mogelijk verrekenen in het mobiliteitsbudget en de werknemer hiervan op de hoogte brengen. De werknemer moet op ieder ogenblik toegang hebben tot de inlichtingen over de stand van zijn mobiliteitsbudget, waaronder het beschikbare saldo.

Berekening van de het bedrag van het mobiliteitsbudget

Bij een berekening op basis van werkelijke kosten is het bedrag van het mobiliteitsbudget (of de Total Cost of Ownership) gelijk aan de jaarlijkse gemiddelde bruto kostprijs van de bedrijfswagen waarvan de werknemer afstand doet of waar hij recht op had.

Dit gemiddelde wordt berekend over de laatste vier jaar, of over de volledige periode wanneer de bedrijfswagen minder dan vier jaar ter beschikking werd gesteld.

Hierbij wordt rekening gehouden met alle werkelijke kosten. De werkelijke kosten zijn identiek aan die welke meetellen om het bedrag van de bestedingen in pijler 1 te berekenen.