

(PARA)FISCALITEIT: HEFBOOM VOOR EEN DUURZAMERE, MULTIMODALE MOBILITEIT

In de fiscale en parafiscale kaders van het woon-werkverkeer werden een aantal wijzigingen aangebracht met de bedoeling de omslag naar een duurzamere, multimodale mobiliteit (ook wel 'modal shift' genoemd) een extra duw in de rug te geven.

Dit artikel bevat een beknopt overzicht van de voornaamste fiscale en parafiscale ingrepen die de federale regering in deze domeinen uitvoerde in de tweede helft van de voorbije legislatuur.

1. Het woon-werkverkeer met de fiets aantrekkelijker maken

1.1. Verhoging van het maximaal vrijgestelde bedrag van de fietsvergoeding

Om het gebruik van de fiets voor woon-werkverplaatsingen te bevorderen, heeft de federale regering beslist om het maximumbedrag van de fietsvergoeding dat vrijgesteld is van belastingen en van socialezekerheidsbijdragen vanaf 1 januari 2024 te verhogen (van 0,27 euro/km in 2023) tot 0,35 euro/km¹, maar met toepassing van een plafondbedrag (3500 euro/jaar)².

Fiscale behandeling

Op fiscaal vlak wordt de vrijstelling van de fietsvergoeding gekoppeld aan de voorwaarde dat de beroepskosten van de belastingplichtige forfaitair worden vastgesteld. De fiscale vrijstelling van het voordeel dat voortvloeit uit de kosteloze terbeschikkingstelling van een bedrijfsfiets (hieronder: voordeel van de bedrijfsfiets) is eveneens gekoppeld aan de toepassing van de forfaitaire beroepskosten. De belastingplichtigen die kiezen voor de aftrek van de werkelijke beroepskosten zijn automatisch uitgesloten van de vrijstellingsregeling. Voor hen maken de toegekende fietsvergoeding en/of het voordeel van de bedrijfsfiets een beroepsinkomen uit dat belastbaar is tegen het progressief tarief³.

Bij overschrijding van het kilometerplafond (0,35 euro/km) of van het jaarplafond (3500 euro/jaar), wordt het overschrijdende gedeelte door de fiscus aanzien als een belastbaar beroepsinkomen. Wel is het zo dat de belastingplichtige die de aftrek van forfaitaire

¹ Deze verhoging is het resultaat van een verhoging van het basisbedrag van de fietsvergoeding van 0,145 euro (vóór indexering, wat neerkomt op 0,27 euro na indexering) tot 0,177 euro (vóór indexering, wat neerkomt op 0,35 euro na indexering).

² Bronnen: artikel 1 van het [koninklijk besluit van 21 maart 2024](#) tot aanpassing van artikel 19, § 2, 16°, van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, betreffende het basisbedrag en het plafond van de kilometervergoeding + artikel 23 van hoofdstuk 2 van de [wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen](#). Artikel 23 voorziet in een verhoging van het niet-geïndexeerde plafondbedrag van 1.285 euro/jaar (geïndexeerd 2.500 euro/jaar) tot 1.795 euro per jaar (geïndexeerd 3500 euro/jaar).

³ Bron: omzendbrief 2024/C/22 van 28 maart 2024 over de vrijstelling van de fietsvergoeding en het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een bedrijfsfiets, alsook over de beroepskosten verbonden aan het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer

beroepskosten toepast, voor het bedrag dat het jaarplafond overschrijdt, ook een beroep kan doen op de fiscale vrijstelling van maximum 490 euro/jaar voor woon-werkverplaatsingen met een 'ander vervoermiddel'. Let wel: het bedrag dat het kilometerplafond overschrijdt, geeft daarentegen geen recht op deze fiscale vrijstelling van maximum 490 euro/jaar⁴.

Parafiscale behandeling

Op parafiscaal vlak wordt het bedrag dat het kilometerplafond (0,35 euro/km) of het jaarplafond (3500 euro/jaar) overschrijdt aanzien als loon voor de berekening van de socialezekerheidsbijdragen. De fietskilometervergoeding wordt door de RSZ eveneens aangemerkt als loon voor de berekening van de socialezekerheidsbijdragen indien ze werd of wordt verleend ter vervanging of ter omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of een aanvulling hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid⁵.

Ook dient te worden genoteerd dat als gevolg van de invoering van het jaarplafond (3500 euro/jaar) de fietsvergoeding de enige werkgeversvergoeding voor het woon-werkverkeer is die boven een jaarplafond aan socialezekerheidsbijdragen wordt onderworpen.

1.2. Invoering van een tijdelijk belastingkrediet bij verhoging van de fietsvergoeding

Verplichte verhoging van de fietsvergoeding op basis van de cao nr. 164

Werkgevers uit de privésector die op basis van de cao nr. 164 verplicht zijn om een fietsvergoeding toe te kennen, kunnen een tijdelijke financiële compensatie genieten in de vorm van een belastingkrediet⁶.

Het belastingkrediet wordt verleend voor een verhoging van de fietskilometervergoeding die toegekend wordt voor woon-werkverplaatsingen met de fiets die gemaakt worden in de periode van 1 mei 2023 tot 31 december 2024.

De verhoging van de fietskilometervergoeding is het positieve verschil tussen enerzijds het bedrag van de fietskilometervergoeding voor de verplaatsingen op een bepaald tijdstip die wordt toegekend in toepassing van de cao nr. 164, en anderzijds het bedrag van de fietskilometervergoeding die toegekend werd voor verplaatsingen op 1 juli 2022 (d.i. de referentiefietskilometervergoeding).

⁴ Bron: omzendbrief 2024/C/22 van 28 maart 2024 over de vrijstelling van de fietsvergoeding en het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een bedrijfsfiets, alsook over de beroepskosten verbonden aan het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer

⁵ Bron: artikel 1 van het koninklijk besluit tot wijziging van artikel 19, § 2, van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders

⁶ Zie: Titel 5, hoofdstuk 1 van de wet van 28 december 2023 houdende diverse fiscale bepalingen + het koninklijk besluit van 7 januari 2023 tot vastlegging van de modaliteiten voor de toepassing van het belastingkrediet voor de fietskilometervergoeding toegekend in toepassing van cao nr. 164.

Het bedrag van het belastingkrediet is gelijk aan de verhoging van de fietskilometervergoeding vermenigvuldigd met het aantal kilometers waarvoor de fietskilometervergoeding is toegekend, met een maximum van 20 kilometer per enkel traject.

Het belastingkrediet wordt verleend voor elk belastbaar tijdperk dat verbonden is met de aanslagjaren 2023, 2024, 2025 of 2026 waarin de belastingplichtige een verhoging van de fietskilometervergoeding doorvoert voor verplaatsingen die in de periode van 1 mei 2023 tot 31 december 2024 worden gemaakt.

Facultatieve verhoging van de fietsvergoeding

Werkgevers uit de privésector die facultatief (d.i. los van de verplichte fietsvergoeding op basis van de cao nr. 164) een verhoging van de fietsvergoeding doorvoeren, kunnen eveneens een tijdelijke financiële compensatie genieten in de vorm van een belastingkrediet⁷.

Het belastingkrediet wordt verleend voor een verhoging van de fietskilometervergoeding die de werkgever facultatief doorvoert voor woon-werkverplaatsingen die de werknemer maakt tijdens de periode van 1 januari 2024 tot 31 december 2026.

De verhoging van de fietskilometervergoeding moet gelden zonder beperking in de tijd. Ook moet ze vastgelegd zijn in een cao, een arbeidsreglement of een individuele arbeidsovereenkomst.

Het belastingkrediet geldt enkel voor de facultatieve verhoging van de fietskilometervergoeding. Dat is het positieve verschil tussen de toegekende fietskilometervergoeding en de geïndexeerde referentiefietskilometervergoeding (d.i. de vergoeding op 1 juni 2023 die minimaal 0,18 euro/km bedraagt). Het belastingkrediet blijft beperkt tot maximum 0,05 euro/km.

⁷ Zie: Titel 5, hoofdstuk 1, afdeling 2 van de [wet van 22 december 2023 houdende diverse bepalingen](#) + het [koninklijk besluit van 21 maart 2024 tot vastlegging van de modaliteiten voor de toepassing van het belastingkrediet voor de facultatieve verhoging van de fietskilometervergoeding](#).

2. Het woon-werkverkeer per trein aantrekkelijker maken

2.1. Invoering van een tijdelijk belastingkrediet bij verhoogde tussenkomst van de werkgever in de abonnementsprijs

Op 8 april 2024 sloten de sociale partners in de Nationale Arbeidsraad (NAR) de [cao nr. 19/11](#) tot wijziging van de cao nr. 19/9. Dankzij deze cao werden de forfaitaire bedragen van de werkgeversbijdrage in de prijs van de woon-werkabonnementen op 1 juni 2024 verhoogd tot 71,8% van de prijs van het gebruikte abonnement die gold op 1 februari 2024. Deze bedragen zullen in de periode 2025-2029 jaarlijks worden aangepast.

Deze cao is nauw verbonden met een tijdelijk belastingkrediet dat de federale regering bij wet van 12 mei 2024⁸ invoerde met als doel de financiële gevolgen van de prijsindexering van de woon-werkabonnementen te verzachten⁹ voor werknemers die geen kosteloos woon-werkverkeer per trein genieten via de 80/20-derdebetalersregeling¹⁰.

Het belastingkrediet wordt op aanvraag verleend aan werkgevers¹¹ van wie de verhoogde tussenkomst in de prijs van het abonnement minstens 79,3% bedraagt.

Voor de berekening van het bedrag van het belastingkrediet wordt de tussenkomst van de werkgever die in het betrokken belastbaar tijdperk is betaald of toegekend, gedeeld door de verhoogde tussenkomst van de werkgever en vervolgens vermenigvuldigd met het verhogingspercentage. Dat laatste is gelijk aan het verschil tussen de referentietussenkomst van de werkgever en de verhoogde tussenkomst van de werkgever. Het verhogingspercentage wordt beperkt tot maximum 7,5%.

De referentietussenkomst van de werkgever is het percentage dat verkregen wordt door de tussenkomst van de werkgever in een referentie-abonnement¹² zoals opgelegd door een collectieve of individuele arbeidsovereenkomst of een arbeidsreglement op 31 december 2023 te delen door de prijs van een referentie-abonnement op diezelfde datum. De referentietussenkomst moet minstens 59,57% bedragen.

De verhoogde tussenkomst van de werkgever is het percentage dat verkregen wordt door de tussenkomst van de werkgever in een treinabonnement zoals opgelegd door een collectieve of individuele arbeidsovereenkomst op de datum van de betaling of toekenning van de tussenkomst van de werkgever te delen door de prijs van een referentie-abonnement voor dezelfde afstand op diezelfde datum.

⁸ Bron: de [wet van 12 mei 2024 houdende diverse fiscale bepalingen](#)

⁹ Om ervoor te zorgen dat ook in de periode 2025-2029 een zo groot mogelijk aantal werknemers de voordelen van het belastingkrediet kunnen genieten, vragen de CRB en de NAR in hun advies van 8 april 2024 dat de uitvoeringsmodaliteiten van het belastingkrediet worden afgestemd op die van de cao nr. 19/9, zoals gewijzigd door de cao nr. 19/11. Tot op heden werd nog geen gevolg gegeven aan deze gezamenlijke vraag van de Raden.

¹⁰ De 80/20-derdebetalersregeling is een regeling waarbij de werkgever 80% van de abonnementsprijs voor zijn rekening neemt, de resterende 20% ten laste van de overheid is en de werknemer een kosteloos abonnement voor zijn woon-werkverkeer geniet.

¹¹ Werkgevers die met de NMBS een 80/20-derdebetalersovereenkomst hebben gesloten, komen niet in aanmerking voor het belastingkrediet.

¹² Dit is een treinabonnement voor 1 jaar in tweede klasse

Het belastingkrediet wordt verleend voor elk belastbaar tijdperk dat verbonden is met de aanslagjaren 2024, 2025, 2026, 2027 of 2028 voor de tussenkomsten van de werkgever die worden betaald of toegekend in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2027.

3. Het mobiliteitsbudget aantrekkelijker maken

Om het gebruik van het mobiliteitsbudget verder te vergroten, heeft de federale regering beslist om in de [wet van 17 maart 2019](#) betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en in het uitvoeringsbesluit van deze wet een aantal wijzigingen¹³ door te voeren, die op 1 januari 2024 van kracht werden.

Een overzicht van al de wijzigingen die op 1 januari 2024 van kracht werden, vindt u in [dit artikel van het CRB-secretariaat](#). Hieronder zoomen we in op een aantal wijzigingen die er gekomen zijn op verzoek van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR).

3.1. Indexering van de minimum- en maximumbedragen toestaan

Sinds 1 januari 2024 worden de minimum- en maximumbedragen waartussen de waarde van het mobiliteitsbudget moet liggen, conform de vraag¹⁴ van de CRB en de NAR jaarlijks geïndexeerd op basis van de afgevlakte gezondheidsindex, die als basis dient voor de indexering van de pensioenen en de sociale uitkeringen. Op die manier is het ook in tijden van prijsstijgingen mogelijk om de aantrekkelijkheid van het mobiliteitsbudget te garanderen.

3.2. Berekening van het mobiliteitsbudget verduidelijken

Sinds 1 januari 2024 kwam er op verzoek van de CRB en de NAR ook duidelijkheid en transparantie over de berekeningswijze van het bedrag (van de bestedingen in pijler 1) van het mobiliteitsbudget en werd conform de vraag¹⁵ 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.

¹³ Het betreft wijzigingen die werden doorgevoerd via de wet van 28 december 2023 houdende diverse fiscale bepalingen.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

4. Blijven inzetten op de elektrificatie van het bedrijfswagenpark ...

4.1. Via wijzigingen in de parafiscale regeling voor bedrijfswagens

De solidariteitsbijdrage die de werkgever verschuldigd is voor iedere bedrijfswagen wordt geleidelijk verhoogd. De formule voor de berekening van de solidariteitsbijdrage blijft dezelfde, maar de factor waarmee het resultaat van deze formule vermenigvuldigd moet worden, wordt gaandeweg opgetrokken. Deze factor bedraagt 1,5359 (= 175.21/114.08) voor het jaar 2024. Hij zal geleidelijk worden opgetrokken tot 5,50 vanaf 1 januari 2027.

Ook het bedrag van de minimale solidariteitsbijdrage, die onder meer van toepassing is op bedrijfswagens zonder CO₂-uitstoot, wordt gaandeweg opgetrokken. Momenteel bedraagt de minimumbijdrage 20,83 euro. Ze zal geleidelijk worden opgetrokken tot 31,15 euro vanaf 1 januari 2028.

4.2. Via wijzigingen in de fiscale regeling voor bedrijfswagens

De aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting van de auto- en brandstofkosten van bedrijfswagens die volledig of deels op fossiele brandstof rijden en die de werkgever koopt, huurt of leaset in de periode van 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025, wordt geleidelijk afgebouwd om vanaf 2028 terug te vallen op 0%.

Voor bedrijfswagens die de werkgever koopt, huurt of leaset vanaf 1 januari 2026 en die wel CO₂ uitstoten, zijn de auto- en brandstofkosten niet langer fiscaal aftrekbaar voor de werkgever.

Door de werkgever gekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens die geen CO₂ uitstoten, blijven tot en met eind 2026 volledig aftrekbaar. Voor bedrijfswagens zonder CO₂-uitstoot die de werkgever in 2027 of in een later jaar koopt, leaset of huurt, wordt de fiscale aftrekbaarheid stelselmatig afgebouwd tot 67,5% voor wagens gekocht, geleasede of gehuurd vanaf 2031.

4.3. Via het mobiliteitsbudget

Vanaf 1 januari 2026 kan een werknemer binnen pijler 1 van het mobiliteitsbudget enkel nog kiezen voor een wagen die geen CO₂ uitstoot. Vanaf diezelfde datum zal de zero-emissienorm ook gelden in pijler 2 voor alle gemotoriseerde voertuigen binnen de categorie "zachte mobiliteit" evenals voor het autodelen en voor de huur van een wagen met chauffeur.

4.4. Via fiscale incentives voor de installatie van laadstations voor elektrische wagens

Bedrijven en particulieren die in de periode van 1 september 2021 tot 31 augustus 2024 investeren in de plaatsing van nieuwe, intelligente laadstations voor elektrische wagens, worden daar fiscaal voor beloond. Mits aan de nodige voorwaarden voldaan is, genieten ze

respectievelijk een verhoogde kostenaftrek en een belastingvermindering. Hoe sneller ze de investering doen, hoe groter het fiscaal voordeel.

Meer informatie dienaangaande vindt u in dit [artikel van het CRB-secretariaat](#)

5. ... maar wel werknemers met een bedrijfswagen op fossiele brandstof fiscaal ontzien

Het gebruik van een bedrijfswagen voor woon-werkverkeer en zuivere privéverplaatsingen wordt door de fiscus beschouwd als een voordeel (in het vakjargon: 'voordeel van alle aard'), waarop personenbelasting moet worden betaald. Dit voordeel van alle aard wordt berekend op basis van drie elementen van de wagen in kwestie : de cataloguswaarde; de leeftijd; en de CO₂-uitstoot vergeleken met de CO₂-referentie-uitstoot. De Koning bepaalt jaarlijks de referentie-CO₂-uitstoot in functie van de gemiddelde CO₂-uitstoot over een periode van 12 opeenvolgende maanden die eindigt op 30 september van het jaar voorafgaand aan het belastbaar tijdperk ten opzichte van de gemiddelde CO₂-uitstoot van het referentiejaar 2011. De gemiddelde CO₂-uitstoot wordt berekend op basis van de CO₂-uitstoot van de voertuigen die als nieuw zijn ingeschreven.

Mede doordat tal van bedrijven zijn overgestapt naar het aanbieden van elektrische bedrijfswagens aan hun werknemers, daalt de gemiddelde CO₂-uitstoot van alle nieuw ingeschreven wagens in België. Dat resulteert in een groter belastbaar voordeel voortvloeiend uit het privégebruik van een bedrijfswagen die rijdt op benzine of diesel, en dus ook in een stijging van de personenbelasting die op dat voordeel verschuldigd is.

Een aangepaste methode voor de bepaling van de referentie-CO₂-uitstoot

Om werknemers die nog rondrijden met een bedrijfswagen op benzine of diesel (omdat ze nog niet konden kiezen voor een elektrische bedrijfswagen of omdat ze geconfronteerd worden met productievertragingen) fiscaal wat te ontzien, heeft de regering-De Croo op voorstel¹⁶ van federaal minister van Financiën Vincent Van Peteghem beslist om de methode voor de bepaling van de referentie-CO₂-uitstoot (die gebruikt wordt om het belastbaar voordeel van alle aard te berekenen) aan te passen.

Voorheen werd bij de bepaling van de referentie-CO₂-uitstoot die gebruikt wordt om het voordeel alle aard te berekenen enkel rekening gehouden met de lagere NEDC-waarden van wagens. Doordat er steeds meer zuinige wagens ingeschreven worden, daalt die referentie-CO₂-uitstoot jaarlijks en stijgt het voordeel van alle aard van fossiele wagens.

Sinds 2021 hebben nieuw ingeschreven fossiele wagens echter enkel een WLTP-waarde. Cijfers van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) tonen echter aan dat sinds 2024 het aantal wagens waarvoor een NEDC-uitstoot kan worden vastgesteld, gedaald is tot 39% (incl. elektrische wagens). Elektrische wagens wegen daardoor voor 44% door in de berekening, terwijl zij in realiteit maar 17% van het totaal aantal inschrijvingen uitmaken.

¹⁶ Bron: <https://vanpeteghem.belgium.be/nl/minister-van-peteghem-mildert-voordeel-alle-aard-bedrijfswagens-zonder-aan-succesvolle-hervorming-te>

Minister Van Peteghem oordeelde dan ook dat de vroegere werkwijze voor de bepaling van de referentie-CO₂-uitstoot niet langer representatief was.

Op zijn voorstel besliste de regering-De Croo om bij de bepaling van de referentie-CO₂-uitstoot voor het inkomstenjaar 2024 rekening te houden met alle wagens en als volgt te werk te gaan: voor auto's waarvan de NEDC-emissie bekend is, wordt rekening gehouden met de NEDC-waarde; voor auto's waarvan de WLTP-emissie bekend is, maar niet de NEDC-emissie, wordt rekening gehouden met de WLTP-waarde; voor elektrische auto's wordt rekening gehouden met een nuluitstoot. Met de aangepaste berekeningswijze bedraagt de referentie-CO₂-uitstoot voor 2024:

- 78 gram/km voor voertuigen met een benzine-, LPG- of aardgasmotor (tgov. 51 gram/km volgens de vroegere berekeningsmethode);
- 65 gram/km voor voertuigen met een dieselmotor (tgov. 42 gram/km volgens de vroegere berekeningsmethode).