



ADVIES

CRB 2017-0885

Mobiliteitsbudget



Advies betreffende het mobiliteitsbudget

**Brussel
7-4-2017**

Inbehandelingneming

Overeenkomstig de wens die naar voren werd gebracht door hun respectieve Bureaus, hebben de Raden in mei en juni 2016 op eigen initiatief een reflectie gehouden over het mobiliteitsbudget, dat o.m. betrekking heeft op de woon-werkverplaatsingen, die tot hun bevoegdheidsdomein behoren.

Bij brief van 12 september 2016 heeft minister van Werk Kris Peeters de Raden gevraagd een kaderadvies uit te brengen waarin ze de krachtlijnen definiëren die volgens hen de invoering van een mobiliteitsbudget door de regering richting zouden moeten geven. Meer concreet werd gevraagd om o.a. de volgende vragen te behandelen:

- Wat is het gewenste verband tussen het mobiliteitsbudget en het bestaande conventionele kader?
- Wat is het gewenste verband tussen het mobiliteitsbudget en de loonnormwet?
- Wat is het gewenste verband tussen het mobiliteitsbudget en het bestaande fiscale en parafiscale kader?
- Hoe kan de gewenste budgetneutraliteit voor werknemer, werkgever en overheid gewaarborgd worden?

De gemengde subcommissie Mobiliteit, die belast is met dit dossier, is in dit kader bijeengekomen op 4, 20 en 27 oktober en op 10 november 2016 en heeft rekening gehouden met de notificaties voor de begroting 2016-2017 betreffende het mobiliteitsbudget¹, die door de Ministerraad dd. 20 oktober 2016 werden goedgekeurd en op 17 november 2016 werden bekrachtigd.

Gelet op zijn interferentie met het dossier inzake de loonvorming werd het dossier inzake het mobiliteitsbudget doorverwezen naar de Groep van Tien. In januari 2017 heeft de Groep van Tien, in het kader van het interprofessioneel akkoord 2017-2018, aan de gemengde subcommissie Mobiliteit het mandaat verleend om, voor 31 maart 2017, te bekijken hoe het mobiliteitsbudget kan worden uitgewerkt ten behoeve van een duurzamere mobiliteit en een betere intermodaliteit, zonder meerkost voor de werkgevers, zonder loonverlies voor de werknemers en zonder negatieve impact op de budgetten van de sociale zekerheid en van de overheden, waarbij wel wordt gepreciseerd dat het mobiliteitsbudget slechts een onderdeel van een globale mobiliteitsvisie is.

Teneinde dit mandaat uit te voeren, is de gemengde subcommissie Mobiliteit op 15 en 20 februari en op 10, 15, 21, 28, 30 en 31 maart 2017 bijeengekomen. Op basis daarvan heeft ze, na de RSZ en de fod Financiën te hebben gehoord, het onderstaande advies opgesteld, uitgaande van het principe dat een specifiek (para)fiscaal kader voor de bedrijfswagens blijft bestaan. Dit advies werd op 7 april 2017 goedgekeurd door de gemengde plenaire vergadering van de Raden.

Dit advies bevat drie delen. In het eerste deel voeren de Raden het mandaat van de Groep van Tien uit en antwoorden ze op de adviesvraag van minister van Werk Kris Peeters, die erop gericht was de grote principes te definiëren die volgens hen de invoering van een mobiliteitsbudget richting zouden moeten geven. In het tweede deel brengen de Raden op eigen initiatief verschillende aanbevelingen naar voren betreffende het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en zuiver privé), opdat dat kader in hogere mate een gedragswijziging bevordert in de richting van een duurzame en intermodale mobiliteit. In het derde deel formuleren de Raden eindbeschouwingen.

¹ Het betreft meer bepaald de volgende passage: "De Minister van Werk, de Minister van Sociale Zaken, de Minister van Financiën, de Minister van Mobiliteit en de Minister van KMO's zullen tegen april 2017 een kader uitwerken waarbinnen werknemers in wiens loonpakket een bedrijfswagen (met of zonder tankkaart) vervat zit, kunnen kiezen om, met het akkoord van hun werkgever, de bedrijfswagen (en desgevallend tankkaart) om te zetten in een mobiliteitsbudget of in de vorm van een bijkomend netto-loon."

Advies

1 De grote principes van het mobiliteitsbudget

1.1 Algemene beschouwingen

De Raden zijn van oordeel dat de invoering van een mobiliteitsbudget in de huidige mobiliteitscontext van ons land moet worden geplaatst, die wordt gekenmerkt door steeds nijpender wordende congestieproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de economie, de werking van de arbeidsmarkt, de toegang tot diensten, het leefmilieu en de volksgezondheid.

De Raden zijn zich ervan bewust dat het mobiliteitsbudget alleen de mobiliteitsproblemen niet zal oplossen, maar dat het een van de instrumenten vormt om een antwoord te bieden aan de mobiliteitsuitdagingen waarmee ons land te kampen heeft. Andere instrumenten² die daartoe kunnen worden ingezet, worden vermeld in het [advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven van 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid](#), dat volgens het IPA 2017-2018 een belangrijke basisreferentie ter zake vormt.

Overeenkomstig de verbintenis die de sociale gesprekspartners in het kader van het IPA 2017-2018 zijn aangegaan, verbinden de Raden zich ertoe te werken rond andere instrumenten die zouden kunnen bijdragen aan een duurzamere mobiliteit en een betere intermodaliteit.

In dit advies spreken de Raden zich enkel uit over een mobiliteitsbudget dat kan worden toegekend aan de werknemers als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken. De Raden dringen erop aan dat de invoering van het mobiliteitsbudget gepaard gaat met antimisbruikmaatregelen, zoals die worden geformuleerd in punt 1.4.2 van dit advies, teneinde de budgetneutraliteit ervan te garanderen voor de staat, de werkgever en de werknemer, zoals wordt voorgeschreven in het interprofessioneel akkoord 2017-2018 en in de notificaties voor de begroting 2016-2017 van de federale regering.

Ze behouden zich de mogelijkheid voor om zich later uit te spreken over een mobiliteitsbudget dat wordt uitgebreid naar de andere werknemers, mocht er een loonmarge beschikbaar zijn. Ze zijn evenwel van oordeel dat die uitbreiding van het kader en van de in aanmerking komende werknemers opportuun zou zijn vanuit billijkheidsoogpunt, en om tegemoet te komen aan de doelstellingen inzake de transitie naar een duurzamere mobiliteit. Hoe dan ook zou bij de overweging van een dergelijke uitbreiding ook rekening moeten worden gehouden met de sociale en (para)fiscale impact ervan.

² Het betreft de navolgende instrumenten: collectief vervoer; ruimtelijke ordening; de organisatie van de samenleving en van de arbeid; fiscale en financiële instrumenten; investeringen; productnormen; informatie- en sensibiliseringscampagnes; technologieën.

Ten slotte vragen de Raden dat de regering, parallel met de goedkeuring van een nieuw kader voor het mobiliteitsbudget, maatregelen neemt met het oog op de versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark in het algemeen. Ze vragen dat in de toekomst aan de specifieke fiscale en parafiscale behandeling van de bedrijfswagens de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark (onder andere de vermindering van de CO₂-uitstoot) wordt gekoppeld, en dit rekening houdend met de huidige leasingcontracten en afschrijvingen, evenals het reële aanbod van groene wagens op de markt.

1.2 Definitie van het mobiliteitsbudget

De Raden definiëren het mobiliteitsbudget als een budget:

- **dat de werkgever kan toekennen aan de werknemers als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken;**

De werkgever kan beslissen wanneer en onder welke voorwaarden het mobiliteitsbudget wordt toegekend. Zoals nu het geval is voor de bedrijfswagens, kan het mobiliteitsbudget worden ingevoerd d.m.v. een individuele overeenkomst, een ondernemingspolicy of een collectieve arbeidsovereenkomst (die bijvoorbeeld handelt over een functieclassificatie).

- **dat de werknemer kan aanvaarden of weigeren;**

Zodra het mobiliteitsbudget hem ter beschikking is gesteld, komt het aan de werknemer zelf toe zijn mobiliteitskeuzes te maken in functie van zijn persoonlijke behoeften, die in de tijd kunnen veranderen, en dit binnen de grenzen van het mobiliteitsbeleid van de werkgever.

- **dat de werknemer prioritair moet besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten;**

Het mobiliteitsbudget, dat op jaarbasis wordt berekend, biedt aan de werknemer de keuze om de bedrijfswagen waarop hij aanspraak kan maken te vervangen (indien hij er volledig aan verzaakt) of om te opteren voor de combinatie van een milieuvriendelijkere en/of goedkopere bedrijfswagen (minder hoge leasing- of afschrijvingskost) met duurzame vervoermiddelen en -diensten.

Het door die keuze vrijgekomen saldo kan worden besteed:

- in de eerste plaats aan de aankoop van een openbaar-vervoerabonnement, aan een fietsvergoeding en/of aan een fietsleasing, die in verband staan met de woon-werkverplaatsingen.
- in tweede instantie wordt het resterende saldo (na aftrek van de inhoudingen die van toepassing zijn vanuit een "total cost-benadering" zoals omschreven in punt 1.4.3), ter beschikking gesteld van de werknemer, die het kan gebruiken voor het aanwenden van andere duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten (waaronder bijvoorbeeld de systemen van deelfietsen en deelauto's en vervoerbewijzen van het openbaar vervoer)³.

³ Wanneer het toekomstige regelgevende kader betreffende het mobiliteitsbudget zal worden uitgewerkt, zullen de Raden nader toelichten wat ze verstaan onder duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten waaraan het mobiliteitsbudget kan worden besteed.

- tot slot kan het deel van het mobiliteitsbudget dat aan het einde van het jaar niet is besteed, aan de werknemer worden gestort.
- **dat de kosten van de privéverplaatsingen van de houder van het budget dekt**
Het mobiliteitsbudget heeft niet als doel beroepsverplaatsingen te financieren, behalve indien het een bedrijfswagen omvat die “gemengde verplaatsingen” mogelijk maakt (d.w.z. beroepsverplaatsingen bovenop privéverplaatsingen)⁴.

1.3 Doelstellingen van het mobiliteitsbudget

In het interprofessioneel akkoord 2017-2018 preciseert de Groep van Tien dat het mobiliteitsbudget de duurzame mobiliteit moet verbeteren en de intermodaliteit moet bevorderen.

In diezelfde geest zijn de Raden van oordeel dat het mobiliteitsbudget, net als ieder economisch beleidsinstrument dat verband houdt met mobiliteit, ertoe zou moeten strekken een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen waarmee ons land te kampen heeft. Concreter gesteld zou het mobiliteitsbudget huns inziens de navolgende mobiliteitsdoelstellingen moeten nastreven:

- Kaderen binnen een duurzaam mobiliteitsbeleid, m.a.w. bijdragen tot de verwezenlijking van de drie doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid, zoals die worden omschreven in het advies van de CRB “De basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid” van 18 november 2015, te weten:
 - aan de burgers (met inbegrip van de werknemers) op een betaalbare, veilige en efficiënte manier toegang verschaffen tot goederen en diensten, de arbeidsplaatsen en het sociaal maatschappelijk leven;
 - de ondernemingen in staat stellen om op een concurrentiële, veilige en efficiënte manier toegang te hebben tot hun grondstoffen en hun goederen en diensten op dezelfde manier te kunnen afleveren;
 - de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de volksgezondheid minimaliseren.
- In voorkomend geval trachten om niet-duurzame mobiliteitsgedragingen om te buigen door tal van vervoersmiddelen en -diensten aan te bieden en aldus bij te dragen tot een vermindering van de verkeerscongestie, zonder het gebruik van de auto te beletten aan hen die deze nodig hebben voor hun woon-werkverplaatsingen (bv. mensen die in een industriezone werken die alleen met de wagen bereikbaar is, mensen die op een verafgelegen plaats wonen of die ‘s nachts werken).
- Multimodaliteit (d.w.z. de combinatie van verschillende vervoersmodi) trachten te faciliteren.

⁴ Om iedere mogelijke verwarring te vermijden, staan de Raden er in dit verband op te preciseren wat moet worden verstaan onder privéverplaatsing en beroepsverplaatsing. Een woon-werkverplaatsing is een privéverplaatsing in die zin dat het een kost is die ten laste valt van de werknemer, voor wie de werkgever in totale of gedeeltelijke terugbetalingen voorziet. Een beroepsverplaatsing is een verplaatsing in het kader van een opdracht waarvoor de werkgever verplicht is de kosten aan zijn werknemer(s) terug te betalen. Volgens de Raden maken de beroepsverplaatsingen geen deel uit van het mobiliteitsbudget, aangezien de werkgever de kosten van de beroepsverplaatsingen van zijn werknemers moet terugbetalen. De werknemer moet zijn mobiliteitsbudget niet aanwenden voor de beroepsverplaatsingen, behalve in het geval van een bedrijfswagen.

- Het aanbod van het openbaar vervoer (bv. trein, tram, bus), het aanbod van collectief privévervoer (bv. de pendeldiensten) en het aanbod van gedeeld vervoer (bv. de systemen van deelauto's en deelfietsen) trachten te bevorderen en te ontwikkelen, en wel zo dat die vormen van vervoeraanbod inspelen op de toenemende mobiliteitsbehoeften (meer flexibiliteit, meer multimodaliteit enz.).

1.4 Elementen voor het kader van het mobiliteitsbudget

De Raden definiëren hieronder een aantal elementen die het kader van het mobiliteitsbudget volgens hen op een evenwichtige manier moet naleven.

1.4.1 Administratieve vereenvoudiging en controle op het gebruik van het mobiliteitsbudget

Administratieve vereenvoudiging is een belangrijke doelstelling voor de ondernemingen in het kader van het dagelijkse beheer van hun activiteiten in het algemeen (en dus ook in het kader van het dagelijkse beheer van de vervoerabonnementen en van de verschillende soorten van terugbetaling van de kosten van de woon-werkverplaatsingen voor de verschillende modi).

Administratieve vereenvoudiging kan ook een middel vormen om de door het mobiliteitsbudget aangemoedigde multimodaliteit te vergemakkelijken (zie punt 2 "Naar een (para)fiscaal kader dat duurzame mobiliteit en multimodaliteit bevordert" van dit advies).

Om te garanderen dat het mobiliteitsbudget daadwerkelijk bijdraagt tot een duurzamere mobiliteit, zal volgens de Raden een oplossing voor controle moeten worden bedacht die ervoor zorgt dat:

- de controle geen bijkomende administratieve last vormt voor de werkgever in vergelijking met hetgeen vandaag bestaat (zie begin van dit punt 1.4.1);
- de keuze van de vervoermiddelen en -diensten voor het gebruik van het mobiliteitsbudget voldoende aantrekkelijk is om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen inzake duurzame mobiliteit die het nastreeft.

De werkgever moet een derde partij kunnen belasten met het beheer van het mobiliteitsbudget, via een applicatie of een kaart. In dat geval zijn de Raden van oordeel dat deze derde partij moet worden onderworpen aan een certificeringssysteem en dat ze het gebruik van het mobiliteitsbudget moet controleren.

De Raden wensen bij de evaluatie en de opvolging van het mobiliteitsbudgetsysteem betrokken te worden. Om die evaluatie mogelijk te maken, vragen de Raden dat, voordat het systeem wordt ingevoerd, het wetgevende en administratieve kader de maatregelen voorschrijft die de RSZ en de fiscus in staat stellen over de nodige gegevens te beschikken om te zorgen voor een administratieve en statistische opvolging van het systeem en waardoor de Raden toegang hebben tot die gegevens. Dat betekent met name dat gegevens die deel uitmaken van dit nieuwe mobiliteitsbudgetsysteem die tot op vandaag niet het voorwerp uitmaken van een specifieke aangifte (bv. via de DmfA), zullen moeten kunnen worden geïdentificeerd en gekwantificeerd.

1.4.2 Budgetneutraliteit voor de staat en de sociale zekerheid

Volgens de Raden moet het mobiliteitsbudget budgettair neutraal zijn voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en de inkomsten van de sociale zekerheid).

Vanuit dit oogpunt zijn ze van oordeel dat het mobiliteitsbudget geen aanleiding mag geven tot een nieuwe vorm van loonoptimalisatie door de vervanging van elementen van het brutoloon door het mobiliteitsbudget mogelijk te maken, aangezien dat negatieve gevolgen zou hebben voor de inkomsten van de staat en van de sociale zekerheid.

De Raden vragen dan ook dat het mobiliteitsbudget gepaard gaat met antimisbruikmaatregelen. Ze vragen aan de bevoegde autoriteiten (de fiscus en de RSZ) om operationele en controleerbare oplossingen voor te stellen teneinde misbruiken te vermijden en vragen om ter zake te worden geraadpleegd. Hieronder sommen ze bij wijze van voorbeeld een niet-exhaustief aantal antimisbruikmaatregelen op:

- Het mobiliteitsbudget mag niet lager zijn dan hetgeen thans, overeenkomstig de car policy van de onderneming, wordt toegekend als budget (total cost) voor de bedrijfswagen.
- Er zou ook een maximumbedrag moeten worden voorgeschreven, om eventuele ontsparingen in de toepassing van het mobiliteitsbudgetsysteem te vermijden.
- Het is niet mogelijk zijn huidige bedrijfswagen te vervangen door een mobiliteitsbudget indien die bedrijfswagen het resultaat was van een "salary sacrifice" (een vermindering van het brutoloon).
- Er zou in de nodige maatregelen moeten worden voorzien, o.a. via de gegevens die opgenomen zijn op de DmfA, om het risico te vermijden dat de car policy van een onderneming – die zijn evolutief karakter moet behouden – wordt gewijzigd met als voornaamste doel nieuwe werknemerscategorieën in aanmerking te doen komen voor de toekenning van een bedrijfswagen, en dus ook van een mobiliteitsbudget waarvan het niet-bestede deel aan de werknemer zou worden gestort. De Raden denken o.a. aan de nieuw aangeworven werknemers en aan de in het bedrijf tewerkgestelde werknemers die een bevordering krijgen. De Raden willen evenwel niet het feit uitsluiten dat werknemers die worden aangeworven voor bepaalde functiecategorieën, het voordeel kunnen genieten van een mobiliteitsbudget wanneer hun volgens de huidige praktijken van de arbeidsmarkt een bedrijfswagen wordt toegekend.

1.4.3 Budgetneutraliteit voor de werkgevers

Volgens de Raden moet het mobiliteitsbudget budgettair neutraal zijn voor de werkgever, in die zin dat de nieuwe regels er niet toe mogen leiden dat de werkgevers meer moeten betalen dan de total cost die nu van toepassing is. Ter herinnering: de total cost van een bedrijfswagen omvat de leasing- of afschrijvingskost⁵, de eventuele brandstofkosten, de beheerskosten en de solidariteitsbijdragen. In het mobiliteitsbudget zijn dus eveneens alle kosten (fiscale en parafiscale lasten en beheerskosten) inbegrepen.

⁵ In geval van aanschaf van een bedrijfswagen door de werkgever.

Niets belet echter de werkgever die dat wenst om het totale budget dat aan mobiliteit wordt besteed te verhogen, maar het mobiliteitsbudget mag volgens de Raden geen nieuw instrument zijn dat een optimalisering van het loon mogelijk maakt.

1.4.4 Budgetneutraliteit voor de werknemers

De Raden zijn van oordeel dat het mobiliteitsbudget voor de werknemers minstens hetzelfde niveau van terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen moet garanderen als het bestaande conventionele systeem (cao 19octies, sector-cao's of bedrijfs-cao's die minstens in gelijkwaardige voordelen voorzien).

Volgens de Raden moeten de werknemers die het voordeel genieten van een mobiliteitsbudget worden beschouwd alsof ze een bedrijfswagen hadden, om te bepalen of ze al dan niet recht hebben op cumulatie met voordelen waarin andere instrumenten voorzien.

Bovendien mogen werknemers die thans vergoedingen van hun werkgever ontvangen die vrijgesteld zijn van belastingen en van socialezekerheidsbijdragen voor hun woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer of met de fiets, in de ogen van de Raden niet in een situatie terechtkomen waarin ze op deze vergoedingen belastingen en socialezekerheidsbijdragen moeten betalen. Dit zou immers een ontmoediging van het gebruik van deze duurzame vervoermiddelen inhouden, wat indruist tegen de doelstellingen van een beleid voor duurzame mobiliteit.

Bovendien moet de werkgever de werknemer informeren over de manier waarop het mobiliteitsbudget wordt berekend en over de total cost, om hem in staat te stellen zijn keuze te maken.

1.4.5 Fiscaal en parafiscaal kader van het mobiliteitsbudget

De Raden vragen dat het mobiliteitsbudget het voorwerp uitmaakt van een coherente/geharmoniseerde en transparante fiscale en parafiscale behandeling.

Zoals wordt vermeld in punt 1.4.2 van dit advies, zijn de Raden van oordeel dat het nieuwe regelgevende kader van het mobiliteitsbudget geen bijkomende mogelijkheid tot loonoptimalisatie in het leven mag roepen.

De Raden beklemtonen dat het (para)fiscale kader van het mobiliteitsbudget voldoende stimulansen moet bevatten om duurzame mobiliteitskeuzes te bevorderen, alsook gepaste beperkingen moet inhouden om niet-duurzame mobiliteitskeuzes te vermijden.

Fiscale en parafiscale behandeling van de vier componenten van het mobiliteitsbudget

De Raden stellen bijgevolg het volgende (para)fiscale kader voor voor de vier delen van het mobiliteitsbudget:

- **Deel 1 van het mobiliteitsbudget dat in voorkomend geval wordt besteed aan een bedrijfswagen:** dit deel is onderworpen aan de specifieke fiscale en parafiscale behandeling van de bedrijfswagens.
- **Deel 2 van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan de abonnementen van het openbaar vervoer en/of aan de fiets:** dit deel van het mobiliteitsbudget wordt fiscaal en parafiscaal volledig vrijgesteld. Het kan worden besteed aan de abonnementen van het openbaar vervoer (trein, tram, bus en metro) en/of aan de fietsvergoeding en/of aan de fietsleasing, die verband houden met de woon-werkverplaatsingen.

- **Deel 3 van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan andere duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten**, d.w.z. het verschil tussen, enerzijds, het mobiliteitsbudget waarop de werknemer aanspraak kan maken en, anderzijds, de eventueel gekozen bedrijfswagen – met inbegrip van de inhoudingen die van toepassing zijn – en/of het bedrag van het mobiliteitsbudget dat al werd besteed aan de abonnementen van het openbaar vervoer en de fiets: dit deel van het mobiliteitsbudget wordt – na de inhoudingen die van toepassing zijn vanuit een “total cost-benadering” zoals omschreven in punt 1.4.3 – ter beschikking gesteld van de werknemer en kan door die laatste worden besteed aan andere duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten⁶ dan de abonnementen van het openbaar vervoer die verband houden met het woon-werkverkeer en de fiets.
- **Deel 4 van het mobiliteitsbudget dat niet werd besteed**: aan het einde van het jaar kan het deel dat niet volledig werd besteed aan de werknemer worden gestort. Wat dit laatste element betreft, hebben de Raden het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State dd. 21 maart 2017 over een wetsvoorstel betreffende de vervanging van de ecocheques door een nettovergoeding mee in overweging genomen. In dat verband herinneren de Raden eraan dat het mobiliteitsbudget prioritair moet worden besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten. Bovendien verbinden de Raden aan de specifieke (para)fiscale behandeling van het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget (cf. infra) de voorwaarde dat een minimumbedrag wordt gebruikt om aan duurzame mobiliteitsmiddelen of -diensten te besteden⁷. Indien de waarde van dat gebruik minder bedraagt dan dat minimumbedrag, zal het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget worden onderworpen aan dezelfde behandeling als het brutoloon, rekening houdend met de reeds toegepaste (para)fiscale inhoudingen (met inbegrip van de werkgeversbijdragen ten laste van het mobiliteitsbudget).
- De Raden vragen dat het integrale resterende deel van het mobiliteitsbudget (dat de delen 3 en 4 omvat) wordt onderworpen aan een voordeligere (para)fiscale behandeling dan het brutoloon, indien een minimumbedrag werd besteed aan duurzame vervoermiddelen of -diensten. Ze dringen er evenwel op aan dat de (para)fiscale behandeling voldoende hoog is om het verlies aan inkomsten van de staat en van de sociale zekerheid, dat wordt veroorzaakt door het volledig vrijgestelde deel van het mobiliteitsbudget, zo veel mogelijk te compenseren. Daartoe moeten volgens de Raden de volgende parameters op het resterende deel van het mobiliteitsbudget goed worden gefinetuned:
 - het percentage van de sociale bijdrage,
 - het percentage verworpen uitgaven (onderworpen aan de vennootschapsbelasting),
 - de berekening van het voordeel van alle aard (onderworpen aan de personenbelasting).

⁶ Wanneer het toekomstige regelgevende kader betreffende het mobiliteitsbudget zal worden uitgewerkt, zullen de Raden nader toelichten wat ze verstaan onder de duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten waaraan het mobiliteitsbudget kan worden besteed.

⁷ Wanneer het toekomstige regelgevende kader betreffende het mobiliteitsbudget zal worden uitgewerkt, zullen de Raden het minimumbedrag bepalen dat moet worden besteed aan duurzame mobiliteitsmiddelen of -diensten.

Anticiperen op de gevolgen van de modal shift

De Raden beklemtonen dat het optimale gebruik van het mobiliteitsbudget allicht een belangrijke modal shift naar duurzame vervoermiddelen en -diensten zal teweegbrengen, wat zal leiden tot een vermindering van de congestie en een daling van de daaraan verbonden kosten voor het leefmilieu en de volksgezondheid.

Ze vestigen er tevens de aandacht op dat deze gewenste verandering van mobiliteitsgedrag een impact zou kunnen hebben op het budget van de staat en van de sociale zekerheid in het bijzonder, waarop zal moeten worden geanticipeerd en die zal moeten worden onderzocht, rekening houdend met de positieve en negatieve externe effecten die eraan verbonden zijn.

1.4.6 Verband tussen het mobiliteitsbudget en de wet betreffende de loonnorm

Het mobiliteitsbudget maakt deel uit van het concept loonkosten dat wordt beoogd door de loonnorm, waarover de sociale gesprekspartners onderhandelen in het IPA en die wordt voorgeschreven door de nieuwe versie van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen.

2 Naar een (para)fiscaal kader dat duurzame mobiliteit en intermodaliteit bevordert

Daar ze zich ervan bewust zijn dat het mobiliteitsbudget alleen niet zal volstaan om de mobiliteitsproblemen op te lossen, formuleren de Raden hieronder aanbevelingen opdat het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en zuiver privé) duurzame mobiliteit en intermodaliteit meer bevordert.

2.1 Een geharmoniseerd, vereenvoudigd en coherenter (para)fiscaal kader om een verandering van mobiliteitsgedrag aan te moedigen

De Raden vragen dat, naast het instrument van het mobiliteitsbudget, het bestaande (para)fiscale kader eveneens wordt vereenvoudigd, wordt geharmoniseerd en coherenter wordt gemaakt, teneinde de stimulansen voor een verandering van mobiliteitsgedrag te versterken en de doelstellingen van een beleid inzake duurzame mobiliteit te bereiken. Hieronder sommen ze enkele niet-exhaustieve voorbeelden ter ondersteuning van hun aanbevelingen op.

De Raden hebben vastgesteld dat het gebruik van duurzame vervoermiddelen wordt ontmoedigd door een gebrek aan harmonisatie van het fiscale en parafiscale kader van de woon-werkverplaatsingen.

Bijvoorbeeld: in tegenstelling tot het fiscale kader beschouwt het parafiscale kader elke terugbetaling van de werkgever voor de zuivere privéverplaatsingen als loon, met uitzondering van de bedrijfswagen. Indien de werknemer bijgevolg voor zijn woon-werkverplaatsingen een duurzaam vervoermiddel gebruikt, of vervoerbewijzen (bv. Railease⁸) die hij ook kan gebruiken voor zijn zuivere

⁸ Railease is een overeenkomst tussen een onderneming en de NMBS waardoor de houders van een bedrijfswagen gedurende 20, 40 of 60 dagen per jaar vrij gebruik kunnen maken van de trein en/of de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer en/of de B-parkings.

privéverplaatsingen, dan wordt de waarde van dit zuivere privégebruik door de RSZ beschouwd als een loon. In theorie kan de werkgever aantonen dat een verplaatsing een woon-werkverplaatsing is, maar in de praktijk betekent dit een zware administratieve last voor de werkgever, want hij moet voor al zijn werknemers afzonderlijk een vergelijking maken tussen de gegevens die bijvoorbeeld op de Raileasekaart staan en de daadwerkelijk gepresteerde dagen.

Vervolgens stellen de Raden vast dat het huidige (para)fiscale kader soms te complex is.

Zo zijn bijvoorbeeld de (para)fiscale regels die van toepassing zijn op het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV)⁹ verschillend voor: de werknemer-bestuurder en de werknemer-passagier; de werknemer-passagier die een vergoeding betaalt aan de werknemer-bestuurder en de werknemer-passagier die geen enkele vergoeding betaalt; het GGV met een bedrijfswagen die door de werkgever ter beschikking is gesteld en het GGV met de privéwagen van de werknemer-bestuurder enz.

De fiscale en parafiscale behandeling van de elektrische fiets is eveneens complex.

Voorts stellen de Raden vast dat er een gebrek aan duidelijkheid of aan inzicht is aangaande de mogelijkheden om de belastingvrijstellingen te cumuleren en de voorwaarden die voor die cumulatie gelden. Vaak zijn de belastingvrijstellingen enkel cumuleerbaar op voorwaarde dat de vervoermiddelen waarop ze betrekking hebben niet worden gebruikt voor hetzelfde traject of voor hetzelfde deel van het traject, wat ontradend werkt voor de multimodaliteit.

Ten slotte vestigen de Raden er de aandacht op dat er geen (para)fiscaal kader bestaat voor de nieuwe vervoermiddelen, zoals de deelauto's en deelfietsen.

De RSZ stelt zich soepeler op voor de nieuwe vervoermiddelen en zolang er een bewijs is dat die enkel worden gebruikt voor de woon-werkverplaatsingen, wordt de werkgeversbijdrage vrijgesteld van sociale bijdragen.

Voor de fiscus behoren de deelautosystemen tot de categorie "andere vervoermiddelen" en worden ze voor een maximumbedrag van 380 euro per jaar vrijgesteld. Deze fiscale regels zijn evenwel niet expliciet.

⁹ Onder 'georganiseerd gemeenschappelijke vervoer' (GGV) verstaan we het gemeenschappelijk vervoer van de personeelsleden met elk voertuig dat geschikt is voor het vervoer van minimum 2 personen (autocar, autobus, minibus, bestelwagen, jeep, pick-up, wagen, auto voor dubbel gebruik, motorfiets, scooter...), dat door de werkgever of door een groep van werkgevers wordt georganiseerd, eventueel door tussenkomst van een maatschappij voor personenvervoer. Ook carpoolen waarbij in één voertuig meerdere personen het traject tussen de woonplaats en de werkplaats afleggen, kan worden beschouwd als GGV indien het wordt georganiseerd door de werkgever of door een groep van werkgevers.

2.2 Aanbevelingen voor een (para)fiscaal kader dat duurzame mobiliteit en intermodaliteit bevordert

De Raden vragen bijgevolg dat de fiscale en parafiscale behandeling voor elk vervoermiddel in de mate van het mogelijke wordt geharmoniseerd (wat niet betekent dat al die vervoermiddelen moeten worden vrijgesteld). Ze vragen aan de bevoegde autoriteiten (de fiscus en de RSZ) om verbeteringsvoorstellen uit te werken en de Raden hierover te raadplegen. Hieronder bevelen ze enkele verbeteringen aan, die echter niet exhaustief zijn. De Raden vragen dat:

- de parafiscale behandeling van het zuivere privégebruik van het openbaar vervoer (tram, bus en metro) en van de bedrijfsfiets, die eveneens worden gebruikt voor de woon-werkverplaatsingen, wordt afgestemd op de fiscale behandeling, m.a.w. dat dit gebruik noch aan enige werkgevers- en werknemersbijdrage aan de sociale zekerheid, noch aan de personenbelasting wordt onderworpen. Aldus vragen de Raden dat, ingeval een bedrijfswagen wordt gecombineerd met het openbaar vervoer (bv. Railease) of met de fiets, het zuivere privégebruik van die verplaatsingswijze eveneens wordt vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen.
- de fiscale en parafiscale regels die gelden voor het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV) worden vereenvoudigd, zoals al was gevraagd in het advies van de CRB dd. 15 oktober 2014 betreffende federale actievoorstellen ter bevordering van carpooling in België.
- de fiscale en parafiscale behandeling van de elektrische fiets wordt vereenvoudigd. Op dit moment verschilt die naargelang van de snelheid en de maximale trapondersteuning die deze fiets kan halen (verschil tussen de gewone e-bike die tot 25 km/u kan halen en de speed pedelec, d.i. de snelle e-bike die tot 45 km/u kan halen). De Raden verwijzen naar de werkzaamheden die momenteel aan de gang zijn binnen het beheerscomité van de RSZ.
- de cumulatie van een bedrijfsfiets en een kilometervergoeding die vrijgesteld is van belastingen, die wordt toegelaten door de fiscus, ook op parafiscaal niveau wordt vrijgesteld om het gebruik van dit duurzame vervoermiddel aan te moedigen.
- het fiscale en parafiscale kader mee evolueert met het vervoeraanbod, dat in volle ontwikkeling is. In dat verband vragen de Raden bijvoorbeeld dat een (para)fiscaal kader wordt uitgewerkt voor de systemen van deelauto's en deelfietsen, die kunnen bijdragen aan duurzame mobiliteit.

de mogelijkheden tot cumulatie van de belastingvrijstellingen van de werkgeversbijdragen voor verschillende vervoermiddelen worden verduidelijkt. De Raden vinden dat de belastingvrijstellingen van werkgeversvergoedingen voor vervoermiddelen die op verschillende tijdstippen gebruikt worden in het kader van het woon-werkverkeer onder bepaalde voorwaarden onderling cumuleerbaar zouden moeten zijn, ook al worden die vervoermiddelen voor hetzelfde traject of voor hetzelfde deel van het traject gebruikt.

3 Slotbeschouwingen

Gelet op het evenwicht en de coherentie van dit advies vragen de Raden dat tijdens het opstellen van een regelgevend kader inzake het mobiliteitsbudget rekening wordt gehouden met de gezamenlijke aanbevelingen die ze daarin hebben geformuleerd.

Wanneer het toekomstige regelgevende kader met betrekking tot het mobiliteitsbudget zal worden uitgewerkt, zullen de Raden nader toelichten wat ze verstaan onder de duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten waaraan het mobiliteitsbudget kan worden besteed.

De Raden vestigen nogmaals de aandacht op het feit dat het mobiliteitsbudget, de verbetering van het fiscale en parafiscale kader (in termen van harmonisatie en van vereenvoudiging) en het feit dat aan het (para)fiscale kader van de bedrijfswagens in de toekomst de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark wordt verbonden, moeten worden beschouwd als drie instrumenten ter verbetering van de mobiliteit, die passen binnen een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit, en geen instrument van loonoptimalisatie mogen vormen.

Dat beleid inzake duurzame mobiliteit zou volgens de Raden moeten steunen op een interfederale strategische mobiliteitsvisie, waarvan ze vragen dat deze zo spoedig mogelijk wordt ontwikkeld (cf. [advies van de CRB "De basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid" dd. 18 november 2015](#)).

Ten slotte vestigen de Raden de aandacht op het feit dat hun voorstel voor een mobiliteitsbudget verschillende voordelen biedt t.o.v. de piste die erin bestaat de werknemers die over een bedrijfswagen beschikken in staat te stellen deze in netto om te zetten:

- In het voorstel van de Raden kunnen de werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren, nadat ze hebben afgezien van hun bedrijfswagen of een milieuvriendelijkere en/of goedkopere wagen hebben gekozen:
 - in eerste instantie, het door die keuze vrijgekomen saldo besteden aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of de fiets, die in verband staan met de woon-werkverplaatsingen;
 - vervolgens, aan andere duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten (zoals de systemen van deelauto's en deelfietsen en de vervoerbewijzen van het openbaar vervoer);
 - ten slotte kan enkel het niet-bestede deel van hun budget aan het einde van het jaar aan de werknemer worden gestort.
- De (para)fiscale stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is sterker dan wanneer het budget onmiddellijk netto wordt uitbetaald. Het voorstel van de Raden is dus meer geschikt om duurzame mobiliteitskeuzes aan te moedigen en een verandering van mobiliteitsgedrag van de werknemers teweeg te brengen.
- Het voorstel van de Raden vormt voor de marktspelers een bijkomende stimulans voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen.

Woonden, onder het voorzitterschap van de heren R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, en P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 7 april 2017, bij:

Leden van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de ambachten, de kleine en middelgrote handelsondernemingen en de kleinindustrie vertegenwoordigen:

de dames DEITEREN en MATTHEEUWS

Lid benoemd op voorstel van de federale socialprofitsector in België:

mevrouw SLANGEN

Leden benoemd op voorstel van de representatieve organisaties die de arbeiders vertegenwoordigen:

Algemeen Belgisch Vakverbond van België: de heer QUINTARD

Algemeen Christelijk Vakverbond van België: de heer VAN ZWOL

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: de heer VALENTIN

Woonde de vergadering bij als deskundige van de Raad:

de heer COOMANS

Leden van de Nationale Arbeidsraad:

Werkgeversorganisaties:

Verbond van Belgische Ondernemingen: de heer BUYSSE

Middenstandsorganisaties: mevrouw DEITEREN en de heer MIGNOLET

Belgische Boerenbond: de heer BOTTERMAN

Unie van socialprofitondernemingen : mevrouw SLANGEN

Werknemersorganisaties:

Algemeen Belgisch Vakverbond: mevrouw DUROI en de heer VANDER LINDEN

Algemeen Christelijk Vakverbond : de heer VERJANS

Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België: de heer VALENTIN