



## Perscommuniqué

### **Naar een mobiliteitsbudget dat focust op mobiliteit**

In het kader van de uitvoering van het interprofessioneel akkoord 2017-2018, hebben de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad op 7 april 2017 een unaniem advies uitgebracht waarin ze een mobiliteitsbudget voorstellen dat kadert in een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit, door met name een gedragswijziging in de richting van een duurzamere mobiliteit aan te moedigen, en dat geen instrument van loonoptimalisatie mag vormen.

Onder “mobiliteitsbudget” moet een budget worden verstaan dat op jaarbasis wordt berekend en dat de werkgever aan de werknemers kan toekennen als alternatief voor de bedrijfswagen waarop ze aanspraak kunnen maken. De werknemer heeft de mogelijkheid om het mobiliteitsbudget te aanvaarden of te weigeren. Dat budget biedt hem 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 mobiliteitsbudget dat de Raden voorstellen, legt meer de klemtoon op de mobiliteit, door intermodaliteit en duurzame mobiliteit te bevorderen, dan de piste die erin bestaat de werknemers met een bedrijfswagen toe te laten om deze enkel in een nettobedrag om te zetten.

- In het voorstel van de Raden moeten de werknemers die voor een mobiliteitsbudget opteren, nadat ze hebben afgezien van hun bedrijfswagen of een milieuvriendelijkere en/of goedkopere wagen hebben gekozen, het door die keuze vrijgekomen saldo prioritair besteden aan duurzame vervoermiddelen en -diensten. Ze kunnen dat saldo in eerste instantie besteden aan abonnementen van het openbaar vervoer en/of de fiets, die in verband staan met de woon-werkverplaatsingen. Vervolgens kunnen ze het besteden 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 wordt enkel het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget aan het einde van het jaar aan de werknemer gestort.
- Het voorstel van de Raden is meer geschikt om duurzame mobiliteitskeuzes aan te moedigen en een verandering van mobiliteitsgedrag teweeg te brengen. De (para)fiscale stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is sterker dan wanneer het budget onmiddellijk netto wordt uitbetaald. In het voorstel van de Raden wordt het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt gebruikt voor de financiering van dat gebruik dat in verband staat met de woon-werkverplaatsingen immers volledig (para)fiscaal vrijgesteld. Bovendien is de (para)fiscale behandeling van het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget enkel voordeliger dan het brutoloon wanneer een minimumbedrag van het mobiliteitsbudget werd besteed aan duurzame vervoermiddelen en -diensten.
- Ten slotte vormt het voorstel van de Raden voor de marktspelers een bijkomende stimulans voor de ontwikkeling van nieuwe duurzame mobiliteitsoplossingen

Het mobiliteitsbudget dat de Raden voorstellen, is budgettair neutraal voor de werkgevers, voor de werknemers alsook voor de staat en de sociale zekerheid. Het mag geen meerkosten veroorzaken voor de werkgevers en geen bijkomende administratieve last in vergelijking met hetgeen vandaag bestaat. Het moet aan de werknemers minstens hetzelfde niveau van terugbetaling van de kosten voor woon-werkverplaatsingen garanderen als op dit moment.

Omdat ze van oordeel zijn dat het mobiliteitsbudget budgettair neutraal moet zijn voor de staat en de sociale zekerheid, dringen de Raden erop aan dat:

- de invoering van het mobiliteitsbudget gepaard gaat met werkbare en controleerbare antimisbruikmaatregelen,

waarvan ze er enkele voorstellen;

- het integrale resterende deel van het mobiliteitsbudget<sup>1</sup> aan een voldoende hoge (para)fiscale behandeling wordt onderworpen, om het verlies aan inkomsten van de staat en van de sociale zekerheid, dat wordt veroorzaakt door het (para)fiscaal volledig vrijgestelde deel van het mobiliteitsbudget, zo veel mogelijk te compenseren;
- aan de specifieke (para)fiscale behandeling van het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget de voorwaarde wordt verbonden dat een minimumbedrag wordt gebruikt om aan duurzame mobiliteitsmiddelen of -diensten te besteden. 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). In het tegengestelde geval zal het resterende deel van het mobiliteitsbudget worden onderworpen aan een voordeligere (para)fiscale behandeling dan het brutoloon;
- wordt geanticipeerd op de impact op het budget van de staat en van de sociale zekerheid van een modal shift die wordt veroorzaakt door een optimaal gebruik van het mobiliteitsbudget en dat deze wordt onderzocht, rekening houdend met de positieve en negatieve externe effecten die eraan verbonden zijn.

De Raden zijn zich bewust van het feit dat het mobiliteitsbudget alleen niet zal volstaan om de steeds nijpender wordende congestieproblemen op te lossen en de modaliteit duurzamer en intermodaal te maken.

Daarom vragen ze aan de regering dat, naast het instrument van het mobiliteitsbudget:

- aan de specifieke (para)fiscale behandeling van de bedrijfswagens in de toekomst de voorwaarde van een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark wordt verbonden, en dit rekening houdend met de huidige leasingcontracten en de afschrijvingen, evenals het reële aanbod van groene wagens op de markt.
- het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen (woon-werk en zuiver privé) wordt vereenvoudigd, wordt geharmoniseerd en coherenter wordt gemaakt volgens de concrete aanbevelingen die in het advies worden geformuleerd, opdat dit kader duurzame mobiliteit en intermodaliteit meer bevordert.

De Raden preciseren dat het mobiliteitsbudget moet kaderen in een geïntegreerd beleid inzake duurzame mobiliteit. Dat beleid zou volgens hen moeten steunen op een interfederale strategische mobiliteitsvisie, waarvan ze vragen dat deze zo spoedig mogelijk wordt ontwikkeld (dit verzoek stond ook al beschreven in het advies van de CRB dd. 18 november 2015 over de basisprincipes voor een duurzaam mobiliteitsbeleid).

Gelet op het evenwicht en de coherentie van hun advies dringen de Raden erop aan dat tijdens het opstellen van een regelgevend kader inzake het mobiliteitsbudget rekening wordt gehouden met de gezamenlijke aanbevelingen die ze daarin hebben geformuleerd. Tot slot vragen ze te worden geraadpleegd over voorstellen van antisimisbruikmaatregelen en voorstellen ter verbetering van het (para)fiscale kader van de privéverplaatsingen.

Het advies kan worden geraadpleegd op de websites van de Raden: <http://www.ccecrb.fgov.be/> en [www.cnt.be](http://www.cnt.be).

---

<sup>1</sup> Het resterende deel van het mobiliteitsbudget omvat niet alleen het deel van het mobiliteitsbudget dat wordt besteed aan andere duurzame en gedeelde vervoermiddelen en -diensten dan de abonnementen van het openbaar vervoer die verband houden met het woon-werkverkeer en de fiets, maar ook het niet-bestede deel van het mobiliteitsbudget.