

PERSMEDEDELING

Voorstellen van de CRB en de NAR om het gebruik van het mobiliteitsbudget te vergroten

Hoe het bedrijfswagenpark versneld koolstofemissievrij maken? Hoe de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en koolstofemissievrije vrachtwagens stimuleren? Hoe het gebruik van het mobiliteitsbudget vergroten? Drie vraagstukken die momenteel hoog op de politieke agenda staan. Op 28 september 2021 hebben de sociale partners verenigd in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) hierover een eenparig advies uitgebracht, waarin ze in het bijzonder de focus leggen op de aanpassing van het bestaande vrij complexe systeem van mobiliteitsbudget waarover de regering hun advies heeft gevraagd.

In dit advies formuleren de Raden o.m. concrete voorstellen om het gebruik van het mobiliteitsbudget te vergroten. Dat is nodig, want hoewel dit instrument belangrijk is om alternatieven voor de bedrijfswagen in het kader van (onder meer) het woon-werkverkeer aan te moedigen en op die manier bij te dragen tot de realisatie van een modal shift, kent het in de praktijk weinig succes.

De voorstellen ter zake van de Raden hebben voordelen voor de werkgevers, de werknemers, de mobiliteitssituatie en het budget van de staat.

De toegang tot het mobiliteitsbudget faciliteren

De Raden stellen voor dat werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen niet langer gedurende minstens 1 jaar met die wagen moeten rondrijden, vervuilen, bijdragen aan de verkeerscongestie enz. alvorens ze die kunnen omruilen voor een mobiliteitsbudget. **Voor de mobiliteitssituatie** is dat positief, want hoe langer je werknemers laat proeven van de voordelen en het gemak dat een bedrijfswagen biedt, hoe moeilijker het is ze te overtuigen om geheel of gedeeltelijk over te schakelen op andere, duurzamere verplaatsingswijzen.

Voor de werknemers die in aanmerking komen voor een mobiliteitsbudget, bestaat het voordeel erin dat ze meteen - i.p.v. na een wachttijd te hebben doorlopen - een mobiliteitsbudget kunnen aanvragen. Bovendien krijgen ze snel duidelijkheid over het bedrag dat ze dankzij hun mobiliteitsbudget kunnen spenderen aan duurzame alternatieven voor de bedrijfswagen (of dat ze uitbetaald kunnen krijgen).

Voor de werkgevers is het voordeel een administratieve vereenvoudiging : voor hen komt er meer duidelijkheid over de elementen die ze in aanmerking moeten nemen bij het berekenen van het bedrag van het mobiliteitsbudget; bovendien wordt het voor hen mogelijk om bepaalde van die elementen op een forfaitaire manier - i.p.v. op de eurocent nauwkeurig - te berekenen, wat een pak eenvoudiger is.

Teneinde te voorkomen dat het mobiliteitsbudget gebruikt wordt om aan loonoptimalisatie te doen en **het budget van de staat** te vrijwaren, worden een minimum- en maximumbedrag van respectievelijk 3000 en 16.000 euro per jaar voorgesteld waarbinnen de waarde van het mobiliteitsbudget moet liggen.

De uitvoering van de wet monitoren en evalueren

Daarnaast vragen de Raden in hun advies om naast een eindevaluatie van de wet in 2026 ook alleszins een tussentijdse evaluatie in 2023 te voorzien, opdat de wet indien nodig tijdig kan worden bijgestuurd. Er zijn immers nog verschillende zaken waarover geen zekerheid bestaat, waaronder de evolutie van het bedrijfswagenpark, de uitrol van de laadinfrastructuur voor elektrische wagens en de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk om massa's elektrische wagens tegelijk op te laden.

U kunt het advies raadplegen op de websites van de [CRB](#) en de [NAR](#).