



NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET  
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.485

CRB 2025-1330  
CO 1000

**Gemeenschappelijke Raadszitting van 29 april 2026**

Voorontwerp van wet tot wijziging van diverse bepalingen betreffende het mobiliteitsbudget

3.666

## Inbehandelingneming

Per brief van 26 januari 2026 heeft de heer David Clarinval, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Landbouw, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) om advies gevraagd over een voorontwerp van wet tot wijziging van diverse bepalingen betreffende het mobiliteitsbudget.

Dit voorontwerp van wet beoogt de uitvoering van de eerste fase van de geplande hervorming van het mobiliteitsbudget, zoals die werd opgenomen in het federale regeerakkoord 2025-2029, nl. de omzetting van de mogelijkheid voor de werkgever om een mobiliteitsbudget in te voeren naar een wettelijke verplichting om een mobiliteitsbudget aan te bieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen.

In antwoord op deze adviesvraag hebben de Raden onderstaand unaniem advies uitgebracht, dat op 29 april 2026 door de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

De Raden bedanken de FOD Financiën, de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en de RSZ – die bij de voorbereiding van dit advies werden betrokken – voor de waardevolle samenwerking en snelle respons op hun vragen. Tevens danken ze de minister van Werk voor de extra tijd die hun werd toegekend om deze complexe materie grondig te bestuderen. Daardoor kon een kwalitatief hoogstaand sociaal overleg worden gevoerd en was het mogelijk om een goed onderbouwd en beargumenteerd advies te formuleren.

# ADVIES

## 1. Het mobiliteitsbudget bijsturen op drie vlakken

Gelet op het evenwicht en de coherentie van dit advies, vragen de Raden dat bij het wijzigen van de wet rekening wordt gehouden met de gezamenlijke vragen die ze in dit advies formuleren en die **een en ondeelbaar** zijn op de drie vlakken die hieronder worden uitgewerkt.

In het licht van de praktijk pleiten de Raden voor administratieve vereenvoudigingen in het kader van fase 1 van de hervorming van het mobiliteitsbudget. Ook vragen ze een beperking van het inbrengen van huisvestingskosten en een echte keuze in pijler 2 van het mobiliteitsbudget die aansluit bij de behoeften van de werknemers. Alleen met deze bijstellingen van het mobiliteitsbudget kan de wettelijke verplichting voor werkgevers om een mobiliteitsbudget aan te bieden aan werknemers met recht op een bedrijfswagen volgens de Raden daadwerkelijk bijdragen aan een duurzame modal shift.

### 1.1. Bijsturing van de administratieve complexiteit

Hieronder formuleren de Raden voorstellen die ervoor zouden moeten zorgen dat het mobiliteitsbudget administratief eenvoudig te implementeren is. Een eenvoudige implementatie vergroot immers de kans dat werkgevers zich het instrument mobiliteitsbudget eigen zullen maken om bij te dragen aan de realisatie van een duurzame modal shift, zonder een bijkomende vorm van loonoptimalisatie in het leven te roepen.

#### 1.1.1. De berekening van het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers

Volgens het voorontwerp van wet bepaalt het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers (<15, <50, ≥50) of en vanaf welke datum een werkgever verplicht is om een mobiliteitsbudget aan te bieden aan zijn werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen.

Voor de berekening van het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers dient gebruik te worden gemaakt van de RSZ-belangrijkecodes. De Raden merken op dat er op dit moment geen RSZ-belangrijkecode bestaat die overeenstemt met 15 werknemers. De ontwikkeling van een nieuwe RSZ-belangrijkecode valt volgens hen niet te rijmen met de logica van administratieve vereenvoudiging en vereist bovendien een aanpassing van het RSZ-informaticasysteem (die budgettaire gevolgen heeft). De Raden wijzen erop dat er al verschillende RSZ-belangrijkecodes bestaan die in de praktijk worden gebruikt.

De Raden vragen om duidelijkheid te scheppen over het moment waarop de foto van het gemiddeld aantal tewerkgestelde werknemers precies moet worden genomen. Tevens vragen ze om de regels bij personeelsfluctuaties coherent en duidelijk vast te leggen.

Op dit moment is het volgens de Raden bv. niet duidelijk welke regel van toepassing is wanneer een werkgever het ene jaar net boven de grens van gemiddeld 15 tewerkgestelde werknemers zit en het jaar erna er net onder. Valt de verplichting tot het aanbieden van het mobiliteitsbudget dan opnieuw weg?

### 1.1.2. De formules voor de berekening van de TCO<sup>1</sup>

De forfaitaire waardenformules voor de berekening van de TCO bevatten zowel een vaste als een variabele component.

Volgens het huidige wettelijke kader<sup>2</sup> is de variabele component voor gehuurde of geleasede voertuigen dezelfde als voor voertuigen in eigendom of financiële leasing, nl.  $(6000 + \text{de enkele woon-werkafstand} \times 2 \times 200) \times \text{de verbruikskosten per kilometer}$ <sup>3</sup>.

De vaste component daarentegen verschilt naargelang het voertuig gehuurd of geleased wordt, dan wel het een voertuig in eigendom of financiële leasing betreft.

- Indien het een gehuurd of geleased voertuig betreft, is de vaste component volgens het huidige wettelijke kader<sup>4</sup> gelijk aan: de jaarlijkse huur- of leasekosten + de gemiddelde jaarlijkse kost van alle kosten die niet zijn opgenomen in het huur- of leasecontract (mits het bedrijfswagenbeleid voorziet in de financiering ervan) + de niet-aftekbare btw + de belasting op de niet-aftekbare autokosten + de patronale CO2-solidariteitsbijdrage (in totaliteit op jaarbasis).
- Indien het een voertuig in eigendom of financiële leasing betreft, is de vaste component volgens het huidige wettelijke kader<sup>5</sup> gelijk aan: de cataloguswaarde van het voertuig (inclusief de belasting op het niet-afteikbaar gedeelte van de cataloguswaarde)  $\times 25\%$  + de patronale CO2-solidariteitsbijdrage.

---

<sup>1</sup> De Total Cost of Ownership (TCO) is de totale jaarlijkse bruto kostprijs voor de werkgever van de financiering en het gebruik van een bedrijfswagen. De TCO omvat niet alleen de maandelijkse lease- of huurprijs van de wagen, maar ook alle bijkomende kosten zoals brandstof, verzekering, de CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage, de niet-aftekbare btw en de vennootschapsbelasting op niet-aftekbare autokosten.

<sup>2</sup> Artikel 7/2, §2 van het [koninklijk besluit van 10 september 2023](#)

<sup>3</sup> De verbruikskosten per km 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.

<sup>4</sup> Artikel 7/2, §2 van het [koninklijk besluit van 10 september 2023](#)

<sup>5</sup> Artikel 7/2, §3 van het [koninklijk besluit van 10 september 2023](#)

De Raden vragen dat de berekening van de TCO van geleasede en gehuurde voertuigen volgens de forfaitaire waardenformules<sup>6</sup> voortaan op de leasingdocumenten wordt vermeld, en dit rekening houdend met de vereenvoudigingen die ze hieronder beschrijven. Tevens verzoeken ze de bevoegde autoriteiten om aan de leasingmaatschappijen verplichte richtlijnen te communiceren en op te leggen over de manier waarop de TCO van geleasede en gehuurde voertuigen moet worden berekend en hoe die dient te worden vermeld, met het oog op coherentie en uniformiteit in de gehanteerde berekeningswijzen.

Ook is het volgens de Raden belangrijk dat de vereenvoudigde forfaitaire waardenformules niet leiden tot een resultaat dat significant afwijkt van het resultaat dat verkregen wordt bij toepassing van de huidige forfaitaire waardenformules.

### ***Forfaitaire waardenformule voor een gehuurd of geleased voertuig***

De Raden vragen om bij de berekening van de vaste component niet langer rekening te houden met de gemiddelde jaarlijkse kost van alle kosten die niet zijn opgenomen in het huur- of leasecontract (mits het bedrijfswagenbeleid voorziet in de financiering ervan). Het betreft de gemiddelde jaarlijkse kost van al deze uitgaven over de afgelopen 3 jaar, of over de gehele periode indien de bedrijfswagen voor minder dan 3 jaar ter beschikking is gesteld. De administratieve last die een reconstructie over een periode van drie jaar met zich meebrengt, staat immers niet in verhouding tot de beperkte kosten waar het hier om gaat (zoals kosten van autowasbeurten of parkeerkosten).

De formule zou dus de volgende worden:

de vaste component = de jaarlijkse huur-of leasekosten + de niet-aftekbare btw + de belasting op de niet-aftekbare autokosten + de patronale CO<sub>2</sub>-solidariteitsbijdrage (in totaliteit op jaarbasis)

+ de variabele component = (6000 + de enkele woon-werkafstand x 2 x 200) x de verbruikskosten per kilometer<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Het betreft formules waarmee zowel het bedrag van de bestedingen in pijler 1 als het bedrag van het mobiliteitsbudget zelf kan worden berekend.

<sup>7</sup> De verbruikskosten per km 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.

### ***Werkelijke kostenformules voor de berekening van de TCO***

Bij een berekening op basis van de werkelijke kostenformules is de TCO gelijk aan de jaarlijkse gemiddelde bruto kostprijs van de bedrijfswagen waarvan de werknemer afstand doet of waar hij recht op had. Dit gemiddelde dient volgens het huidige wettelijke kader<sup>8</sup> berekend te worden over de laatste 4 jaar, of over de volledige periode wanneer de bedrijfswagen minder dan 4 jaar ter beschikking werd gesteld.

De reconstructie over een periode van 4 jaar vormt een zware administratieve last. Daarom vragen de Raden om de periode waarover het gemiddelde dient te worden berekend, te verkorten van 4 jaar tot 2 jaar.

#### **1.1.3. De tijdelijke uitsluiting van bepaalde werknemerscategorieën van het mobiliteitsbudget**

Op dit moment is het nog niet mogelijk om bepaalde functies op een comfortabele wijze uit te oefenen met een nulemissiewagen wegens onvoldoende autonomie, onvoldoende laadpalen enz. Het gaat hierbij om mobiele functies waarvan de effectieve uitvoering het gebruik van een wagen vereist (bv. de functie van handelsvertegenwoordiger of de functies van thuishulp en -zorg).

De Raden vragen daarom om werkgevers tot en met eind 2029 de mogelijkheid te bieden duidelijk afgebakende categorieën van werknemers uit te sluiten van het mobiliteitsbudget, met name werknemers met een mobiele functie waarvoor het gebruik van een wagen vereist is. Tevens vragen de Raden om de toepassing van de mogelijkheid tot tijdelijke uitsluiting in de loop van 2029 te evalueren.

#### **1.1.4. Het nulemissie criterium in pijler 2**

Voor deelauto's en huurauto's met chauffeur die gebruikt worden in het kader van pijler 2 van het mobiliteitsbudget, geldt<sup>9</sup> sinds 1 januari 2026 het zero-emissie criterium. Voor taxi's en huurauto's zonder chauffeur, daarentegen, geldt dit criterium niet. Of de gebruikte deeloplossingen wel of geen CO<sub>2</sub> uitstoten, is onmogelijk te controleren of te bewijzen.

Omdat het aanbod van elektrische deelauto's op dit moment nog beperkt is (29%)<sup>10</sup> en het onmogelijk te controleren is of een gebruikte deelauto CO<sub>2</sub> uitstoot, wordt autodelen de facto uitgesloten als bestedingsmogelijkheid van het mobiliteitsbudget, terwijl het een duurzame vorm van mobiliteit is.

---

<sup>8</sup> Artikel 7/3 van het [koninklijk besluit van 10 september 2023](#)

<sup>9</sup> Krachtens artikel 25 van de wet van 25.11.2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

<sup>10</sup> Bron: Way To Go

De Raden vragen om de vier categorieën van deeloplossingen op gelijke voet te behandelen. Concreet vragen ze dat het gebruik van voertuigen met een verbrandingsmotor in alle vier de categorieën wordt toegestaan tot en met eind 2029.

#### **1.1.5. Ondersteunende informatie van de bevoegde administraties en voorafgaandelijke betrokkenheid van de Raden bij de aanpassing van de FAQ**

De Raden vragen dat de bevoegde administraties duidelijke en gemakkelijk toegankelijke informatie (in de vorm van een goed verstaanbare FAQ en een overzichtelijk stappenplan) beschikbaar maken om werkgevers te ondersteunen bij de implementatie en het beheer van het mobiliteitsbudget. De Raden zijn immers van oordeel dat de implementatie en het beheer van het mobiliteitsbudget eenvoudig moeten kunnen verlopen, en dit op zo autonoom mogelijke wijze.

De Raden vragen om de website [www.mobiliteitsbudget.be](http://www.mobiliteitsbudget.be) met FAQ over het mobiliteitsbudget te actualiseren bij elke wijziging van het wettelijk kader van het mobiliteitsbudget<sup>11</sup>. Ook vragen ze om een hertekening van deze website, zodat die gebruiksvriendelijker wordt.

De Raden herhalen uitdrukkelijk hun vraag<sup>12</sup> om vooraf te worden geraadpleegd bij elke wijziging aan de inhoud van deze website, zodat de beschrijving van de administratieve praktijken rond de aanvaarding van bestedingen die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget geen aanleiding geeft tot onrechtmatig en onbedoeld gebruik.

Als voorbeeld vermelden de Raden de vraag 5.48 op de website <https://mobiliteitsbudget.be/nl> en het antwoord daarop. In de huidige formulering zouden deze niet alleen kunnen leiden tot een gebruik van het mobiliteitsbudget voor loonoptimalisatiedoelinden, maar ook het gebruik van de eigen auto voor de woon-werkverplaatsingen aanmoedigen<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Met het wettelijke kader van het mobiliteitsbudget wordt verwezen naar de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en naar het koninklijk besluit van 10 september 2023 tot uitvoering van artikelen 8, § 5, en 12, § 5, van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, en tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget.

<sup>12</sup> Zie het CRB/NAR-advies van 29.11.2022 ([CRB 2022-3051, NAR Advies 2.328](#))

<sup>13</sup> Meer concreet zouden de huidige formuleringen ertoe kunnen leiden dat een werknemer (die 60% van zijn werktijd thuis werkt) zijn volledige mobiliteitsbudget aan niet-mobiliteitsgerelateerde uitgaven besteedt en (op de 2 dagen per week waarop hij niet telewerkt) zijn eigen wagen gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen.

## 1.2. Bijsturing van de ongelimiteerde mogelijkheid om huisvestingskosten in te brengen

Volgens het huidige wettelijke kader van het mobiliteitsbudget bestaat er op dit moment geen limiet op het deel van het mobiliteitsbudget dat aan huisvestingskosten mag worden besteed. Werknemers met een mobiliteitsbudget kunnen hun huisvestingskosten inbrengen, ongeacht of ze binnen of buiten een straal van 10 km van hun werk wonen. Dat laatste is het gevolg van een administratieve tolerantie volgens welke de woonplaats van de werknemer als de normale plaats van tewerkstelling kan worden gekwalificeerd, zelfs als een andere plaats als plaats van tewerkstelling is aangeduid in de arbeidsovereenkomst, indien de werkgever dit kan bewijzen tegenover de administratie.

De Raden vrezen voor ongewenste effecten van de voorgestelde wettelijke aanpassing op de woningmarkt: wanneer een aanzienlijke groep werknemers via het mobiliteitsbudget extra koopkracht krijgt om huur of hypotheek te betalen, bestaat immers het risico dat dit de woning- en huurprijzen zal opdrijven, zeker wanneer de woonmarkt al onder druk<sup>14</sup> staat.

Zo is in het verleden al aangetoond dat de invoering van gelijkaardige stimulansen, met als doel de toegang tot huisvesting voor een breed publiek te bevorderen, kan leiden tot stijgingen van de vastgoedprijzen<sup>15</sup>.

Teneinde zowel het onbedoelde gebruik van het mobiliteitsbudget voor loonoptimalisatie doeleinden tegen te gaan als ongewenste effecten op de woningmarkt te voorkomen, vragen de Raden om het inbrengen van huisvestingskosten te beperken tot maximum 50% van het mobiliteitsbudget, dit voor nieuw toegekende mobiliteitsbudgetten vanaf de datum van inwerkingtreding van de wet.

---

<sup>14</sup> Uit [onderzoek van ING](#) blijkt dat er een structurele mismatch is tussen vraag en aanbod (de nieuwbouwmarkt kan de groei van het aantal huishoudens/alleenstaanden niet opvangen), die leidt tot krapte en prijsdruk.

<sup>15</sup> De belastingverminderingen voor interesten op hypothecaire leningen zijn hiervan een goed voorbeeld, aangezien ze een stimulans zijn voor de aankoop van een woning en vooral ten goede komen aan huishoudens met een gemiddeld tot hoog inkomen – een publiek dat vergelijkbaar is met de verwachte begunstigden van het mobiliteitsbudget. Volgens de [OESO](#) (2022, blz. 16) dragen belastingverminderingen op hypotheekinteresten bij aan de stijging van de vastgoedprijzen wanneer het woningaanbod beperkt is – wat in België het geval is. In ons land heeft de invoering in 2005 van een woonbonus, in de vorm van een voordelige federale belastingvermindering voor de aankoop van een eigen woning, bijgedragen aan de stijging van de vastgoedprijzen ([Damen et al. 2014](#)). Sinds 2014-2015, met de regionalisering, is de woonbonus een gewestelijke bevoegdheid geworden en werd deze geleidelijk verminderd of afgeschaft ten voordele van nieuwe maatregelen. De recentere verlaging van de registratierechten in Vlaanderen en Wallonië heeft eveneens invloed gehad op de vastgoedprijzen. Volgens [Domènech-Arumi & al.](#) (2022) heeft de verlaging van de registratierechten in Vlaanderen met 3 procentpunten (van 6% tot 3%) in 2022 geleid tot een gemiddelde stijging van de vastgoedprijzen van 3%. In Wallonië is, na de verlaging van de registratierechten van 12,5% tot 3% op 1 januari 2025, het aantal verkochte panden met 16,7% gestegen en de gemiddelde vastgoedprijs met 13,4% omhooggegaan in het afgelopen jaar (Vastgoedbarometer).

### **1.3. Bijsturing van het minimumaanbod in pijler 2 van het mobiliteitsbudget**

Volgens het huidige wettelijke kader van het mobiliteitsbudget dient de werkgever slechts 1 bestedingsmogelijkheid aan te bieden in pijler 2 om wettelijk in orde te zijn. Louter formeel voldoen aan deze wettelijke verplichting houdt volgens de Raden het risico in dat de implementatie van het mobiliteitsbudget uiteindelijk contraproductief uitvalt, omdat ze niet of onvoldoende bijdraagt aan de beoogde modal shift.

Voor de Raden is het essentieel dat het minimumaanbod in pijler 2 aantrekkelijk genoeg is om werknemers met een mobiliteitsbudget daadwerkelijk te doen overstappen naar alternatieven voor de bedrijfswagen, en dat dit aanbod aansluit bij hun behoeften.

Daarom bevelen ze ten sterkste aan dat werkgevers op ondernemingsniveau in dialoog gaan over de bestedingsmogelijkheden in pijler 2, teneinde in deze pijler een aantal opties voor te stellen die aansluiten bij de behoeften van de werknemers. Tevens zullen de Raden de opvolging van deze aanbeveling in de praktijk monitoren en in de loop van 2029 evalueren.

De sociale partners zullen een specifieke NAR-aanbeveling gericht aan ondernemingen aannemen over het ondernemingsoverleg over de bestedingsmogelijkheden in pijler 2.

## **2. Evaluaties realiseren en de Raden daarbij betrekken**

De Raden vragen om de impact van de hervorming van het mobiliteitsbudget op de woningmarkt te evalueren en om bij deze evaluatie betrokken te worden.

Tot slot vragen ze om betrokken te worden bij de evaluatie van de impact van de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit, zoals die wordt voorgeschreven in artikel 36 van de betreffende wet<sup>16</sup>.

## **3. De Raden betrekken bij de tweede fase van de hervorming van het mobiliteitsbudget**

De tweede fase van de geplande hervorming van het mobiliteitsbudget, zoals die is opgenomen in het federaal regeerakkoord 2025-2029, beoogt de hervorming van het bestaande mobiliteitsbudget tot een mobiliteitsbudget voor iedereen. De Raden vragen om in een zo vroeg mogelijk stadium (lees: vóór de opstelling van een voorontwerp van wet) bij de voorbereiding van deze fase betrokken te worden. Ze herinneren eraan dat de terugbetaling van het woon-werkverkeer tot de bevoegdheid van de sociale partners behoort en wordt geregeld via talrijke intersectorale, sectorale en ondernemings-cao's.

---

<sup>16</sup> Artikel 36 van de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit.