

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.095

CRB 2018-2400 DEF
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 25 september 2018

Invoering van een mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding

X X X

3.015

Inbehandelingneming

Bij brief van 27 juli 2018 werd de Nationale Arbeidsraad door mevrouw Maggie De Block, minister van Sociale zaken en Volksgezondheid, om advies gevraagd over, enerzijds, het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget en, anderzijds, het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

Op 13 september 2018 namen vertegenwoordigers van de fiscale administratie en van de RSZ deel aan de vergadering van de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget, die door de dagelijkse besturen van de Raden belast werd met de behandeling van deze adviesvraag, om toelichting te geven bij de genoemde wetsontwerpen en bij de pistes die ze overwegen om de toepassing van de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget op te volgen.

Op basis van deze toelichtingen en van de gedachtewisselingen die erop volgden, heeft de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget tijdens haar vergaderingen van 13 en 21 september 2018 het onderstaande advies opgesteld, dat op 25 september 2018 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd.

Aangezien de inwerkingtreding van de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget reeds voorzien is op 1 oktober 2018, werd ervoor geopteerd een beknopt advies uit te brengen met aanbevelingen voor het wegwerken van een aantal belangrijke lacunes in de genoemde wetsontwerpen.

Advies

1 Concrete stappen richting duurzame(re) mobiliteit

§1. De Raden stellen vast dat er werd tegemoetgekomen aan de vraag die ze stelden in hun advies van 21 februari 2018¹ om naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget in te voeren. De Raden zijn immers van mening dat de invoering van een maatregel zoals het mobiliteitsbudget, die ze in hun advies van 7 april 2017² aanbevelen, noodzakelijk is om de doelstelling inzake duurzame mobiliteit werkelijk en efficiënt te bereiken. Het mobiliteitsbudget bevat immers een grotere stimulans om duurzamere mobiliteitskeuzes te maken. Bovendien moedigt het multimodaliteit aan en ontmoedigt het (para-)fiscaal het inruilen van een bedrijfswagen voor een privéwagen, wat niet het geval is bij een mobiliteitsvergoeding.

2 Fundamentele principiële lacunes in de wetsontwerpen wegwerken

§2. Op basis van de wetteksten die aan de Raden ter advies werden voorgelegd, zouden in België drie systemen van voordelen van alle aard (VAA) met betrekking tot de mobiliteit van autovoertuigen naast elkaar bestaan:

1. de bedrijfswagen stricto sensu (d.w.z. die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget);

¹ CRB-NAR Advies van 21 februari 2018 over het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding (CRB 2018-0540 DEF, NAR Advies n°2075).

² Advies van de CRB en de NAR dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

2. de mobiliteitsvergoeding (MV - Cash for Car);
 3. het mobiliteitsbudget (MB), waar een milieuvriendelijke bedrijfswagen deel kan van uitmaken.
- §3. Hieronder identificeren de Raden twee belangrijke principiële lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

2.1 De budgetneutraliteit van de twee nieuwe systemen (het MB en de MV zoals ze werd gewijzigd) garanderen

- §4. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017³ werden geformuleerd, moeten het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding volgens de Raden budgettair neutraal zijn voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en inkomsten van de sociale zekerheid). Vanuit deze optiek en gegeven hun responsabiliserende verantwoordelijkheid⁴ met het oog op het bewaren van het budgettair evenwicht van de RSZ-Global bekeer, zijn de Raden van oordeel dat het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding geen aanleiding mogen geven tot nieuwe vormen van loonoptimalisatie.
- §5. De Raden herinneren aan het coherente en evenwichtige geheel van aanbevelingen die ze in hun bovengenoemd advies van 7 april 2017 formuleerden. Ze zijn van oordeel dat deze voorrang hadden moeten krijgen van de regering.

2.2 Het cumuleren van een mobiliteitsbudget en/of een mobiliteitsvergoeding en/of een bedrijfswagen die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget verbieden

- §6. De Raden vinden het jammer dat geen enkele van de antimisbruikmaatregelen die ze voorstelden in hun advies van 7 april 2017 werden overgenomen in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd.
- §7. Een essentiële antimisbruikmaatregel die de Raden opgenomen willen zien in de definitieve wetteksten is het verbod voor een werknemer om de drie verschillende systemen die worden vermeld in §2 te cumuleren. Dit betekent dat een werknemer die gebruik maakt van een van de drie systemen, geen gebruik kan maken van een van de twee andere. Mocht dat toch het geval zijn, dan zou het tweede of het derde systeem opnieuw als een nettoloon (om te zetten in een brutoloon) worden gekwalificeerd.

3 Technische lacunes in de wetsontwerpen wegwerken

- §8. Hieronder identificeren de Raden een aantal technische lacunes in de wetsontwerpen die hun ter advies werden voorgelegd en formuleren ze aanbevelingen om deze lacunes weg te werken.

³ Advies van de CRB en de NAR van 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget (CRB 2017-0885 DEF, NAR-advies nr. 2030)

⁴ Krachtens artikel 23, §2 van de wet van 18 april 2017 houdende hervorming van de financiering van de sociale zekerheid.

3.1 *Forfaits stipuleren voor de waardebeoordeling van de mobiliteitsvergoeding, de CO₂-solidariteitsbijdrage en het VAA van de "fictieve" bedrijfswagen*

- §9. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor het inleveren van hun bedrijfswagen, wordt de mobiliteitsvergoeding bepaald op basis van de cataloguswaarde van de ingeleverde bedrijfswagen, zoals wordt gestipuleerd in artikel 11, §1 van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.
- §10. Voor werknemers die van hun werkgever een geldbedrag wensen te ontvangen in ruil voor de bedrijfswagen waarvoor ze in aanmerking komen, maar niet hebben gekozen, kan deze maatstaf echter niet worden gebruikt. De Raden merken op dat het wetsontwerp tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 niet in een alternatieve maatstaf heeft voorzien. Ze vragen dan ook om in de definitieve wettekst⁵ forfaits te stipuleren teneinde de waarde te kunnen bepalen van mobiliteitsvergoedingen, van de CO₂-solidariteitsbijdrage en van het VAA voor een "fictieve" bedrijfswagen.

3.2 *Het uitvoerings-kb zo snel mogelijk uitvaardigen na raadpleging van de Raden*

- §11. De Raden stellen vast dat het beheer van het mobiliteitsbudget tot uitvoering zal worden gebracht volgens de modaliteiten die door de Koning zijn bepaald bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad⁶.
- §12. De Raden vragen dat het uitvoerings-kb wordt opgesteld in overleg met de betrokken actoren die over ervaring op het terrein beschikken, opdat de toepassing ervan werkbaar is en voor de betrokken partijen niet tot bijkomende administratieve lasten leidt.
- §13. De Raden wensen te worden geraadpleegd over het ontwerp van uitvoerings-kb en vragen dat het zo spoedig mogelijk wordt uitvaardigd.

3.3 *De opvolging en evaluatie van de twee nieuwe systemen voorschrijven en mogelijk maken*

- §14. Overeenkomstig de principes die in hun advies van 7 april 2017 werden geformuleerd, vinden de Raden het belangrijk dat de mobiliteitsvergoeding en het mobiliteitsbudget kunnen worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. In het licht van de verantwoordelijkheid van de sociale gesprekspartners in hun hoedanigheid van beheerder van de RSZ, zoals die door de huidige regering werd ingevoerd, dringen de Raden aan op dit essentiële punt om een begrotingsbeleid te kunnen voeren met volledige kennis van zaken en kennis van de gevolgen van dergelijke maatregelen. Daarnaast vragen ze eens te meer dat in het wetgevende en administratieve kader maatregelen worden opgenomen waardoor de RSZ en de fiscale administratie kunnen beschikken over de vereiste gegevens om de toepassing van de twee nieuwe systemen te kunnen opvolgen. De Raden wensen dat die gegevens hun ter beschikking gesteld worden.

⁵ Bedoeld wordt de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.

⁶ Zie Artikel 9 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

- §15. De Raden nemen er akte van dat de evaluatie van het mobiliteitsbudget wel expliciet voorzien is⁷, maar die van de mobiliteitsvergoeding niet. Ze vragen dan ook om in de wet tot aanpassing van de wet van 30 maart 2018 betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding expliciet te voorzien op welke manier de mobiliteitsvergoeding statistisch en budgetfair opgevolgd en geëvalueerd zal worden.
- §16. De Raden stellen vast dat de RSZ - in tegenstelling tot de fiscale administratie - wel reeds concrete pistes heeft uitgewerkt voor de opvolging van beide systemen. De Raden roepen de fiscale administratie op om eveneens pistes uit te werken voor de opvolging van beide systemen en om deze pistes met hen te bespreken.
- §17. Bovendien moet het door de Raden bepleite cumulatieverbod (zie §7) het mogelijk maken de administratieve opvolging van de toepassing van de systemen te vereenvoudigen.

4 De coherentie tussen wetgevende teksten garanderen

- §18. De Raden stellen met tevredenheid vast dat dat het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget een definitie van het begrip “milieuvriendelijke bedrijfswagen” bevat.
- §19. Voorts dringen zij aan op de noodzakelijke coherentie van de in de wettekst vermelde definities met andere geldende wetgeving.

5 De twee nieuwe systemen op 1 januari 2019 in werking laten treden

- §20. Ten slotte vragen de Raden dat het mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding allebei in werking treden op 1 januari 2019.

⁷ Zie artikel 28 van het wetsontwerp betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget