

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010

---

9 SEPTEMBRE 2010

---

## Proposition de loi instaurant une indemnité de mobilité

(Déposée par M. Bart Tommelein  
et Mme Nele Lijnen)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée au Sénat le 24 septembre 2007 (doc. Sénat, n° 4-195/1 - 2006/2007).

Selon des chiffres récents, il circulerait en Belgique environ 600 000 voitures de société. Rapporté au nombre d'habitants, ce chiffre place notre pays en tête du peloton européen. Le succès des voitures de société s'explique par nos coûts salariaux, car dans ce domaine également, la Belgique arrive en tête devant les autres pays européens. Pour la plupart des entreprises, une voiture de société est donc le moyen par excellence d'améliorer de manière abordable la rémunération d'un travailleur et, ainsi, le motiver. Quant au travailleur, il n'a souvent pas le choix : une augmentation de salaire — qui est pour l'instant la seule alternative possible — est franchement inintéressante par rapport à la possibilité de disposer d'une voiture de société.

Autre constatation : notre réseau routier est de plus en plus saturé. Le nombre élevé de voitures de société dans notre pays n'y est certainement pas étranger. De surcroît, la possession d'une voiture de société incite presque automatiquement à des comportements illogiques en termes de mobilité. Celui qui bénéficie d'une voiture de société, en effet, serait fou de se rendre au travail en utilisant les transports en commun et de n'utiliser la voiture que les week-ends.

La présente proposition de loi vise à inciter les entreprises à évoluer et à passer d'une « politique axée sur la voiture » à une « politique axée sur la mobilité ». Les entreprises ont actuellement trop tendance à se focaliser sur l'aspect « voiture de société ». La mobilité, en revanche, est une notion beaucoup plus vaste.

# BELGISCHE SENAAAT

---

BUITENGEWONE ZITTING 2010

---

9 SEPTEMBER 2010

---

## Wetsvoorstel tot invoering van een mobiliteitsvergoeding

(Ingediend door de heer Bart Tommelein  
en mevrouw Nele Lijnen)

---

### TOELICHTING

---

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 24 september 2007 in de Senaat werd ingediend (stuk Senaat, nr. 4-195/1 - 2006/2007).

In België zouden volgens recente cijfers ongeveer 600 000 bedrijfswagens rijden. Per *capita* zijn wij daarmee koploper binnen Europa. De populariteit van bedrijfswagens moeten we zoeken bij onze loonkosten. Vergeleken met andere Europese landen staan we ook hier aan de top. Een bedrijfswagen is daarom voor de meeste bedrijven dé manier om op een betaalbare wijze een werknemer beter te belonen en te motiveren. De werknemer heeft ook vaak geen keuze : het voorlopig enige alternatief — een loonsverhoging — is in vergelijking met een wagen geheel oninteressant.

Een andere vaststelling is dat onze wegen alsmaar meer dichtslibben. Het hoge aantal bedrijfswagens in ons land is hier zeker niet vreemd aan. Het bezit van een bedrijfswagen zet daarenboven bijna automatisch aan tot onlogisch mobiliteitsgebruik. Iemand die een bedrijfswagen heeft, zou namelijk gek zijn om met het openbaar vervoer naar het werk te komen en de wagen enkel in het weekend te gebruiken.

Met dit wetsvoorstel willen de indieners bedrijven een aanzet aanreiken om te evolueren van een « *car policy* » naar een « *mobility policy* ». Momenteel zijn ondernemingen te vaak gefocust op het aspect bedrijfswagens. Mobiliteit is echter een veel ruimer gegeven.

Certaines entreprises l'ont déjà compris et offrent à leurs travailleurs des abonnements de train gratuits. Bien que cette évolution soit positive, il reste qu'un abonnement de train gratuit n'est, de toute évidence, pas vraiment une alternative correcte à la voiture de société: rien que compte tenu de la différence de valeur, le choix de l'intéressé est vite fait.

Aussi s'impose-t-il, selon les auteurs, d'instaurer une « indemnité de mobilité » assortie d'un régime fiscal favorable.

Les travailleurs qui se voient offrir les clés d'une voiture à la signature de leur contrat de travail, auront ainsi une alternative et pourront opter pour une « indemnité de mobilité ». À l'instar de ce qui se fait pour la voiture de société, dont la valeur fait l'objet d'une négociation préalablement à la signature du contrat de travail, le montant de cette « indemnité de mobilité » pourra être négocié de la même manière.

Au lieu de bénéficier d'une voiture de société ou d'un abonnement de train, le travailleur recevrait ainsi une somme d'argent et cette formule serait fiscalement avantageuse car elle bénéficierait du même traitement fiscal que la voiture de société, dès lors qu'elle représenterait une dépense déductible à 85 % dans le chef de l'entreprise. Au niveau des frais professionnels, le régime de déduction fiscale applicable aux voitures de société se présente actuellement comme suit: les frais afférents au véhicule proprement dit sont déductibles à hauteur de 75 %, tandis que les frais de carburant et de financement sont intégralement déductibles. En faisant la moyenne des deux déductions, les auteurs fixent la déductibilité de l'indemnité de mobilité à 85 %.

De plus, l'employeur qui met une voiture de société à la disposition d'un membre de son personnel est redevable d'une cotisation de solidarité mensuelle dont le montant est fonction des émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture en question.

Les véhicules pour lesquels on ne dispose d'aucune donnée relative à l'émission de CO<sub>2</sub> sont soumis à une cotisation forfaitaire dont le montant est fonction du carburant utilisé et qui s'élève à respectivement 72,5 euros par mois pour les moteurs essence et 73,5 euros par mois pour les moteurs diesel.

Comme il n'est pas possible de mesurer les émissions de CO<sub>2</sub> dans le cas de figure d'une prime de mobilité, les auteurs proposent que la cotisation due soit égale au montant de la cotisation la plus basse applicable aux véhicules pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO<sub>2</sub> n'est disponible.

Lorsqu'un travailleur dispose d'une voiture de société, il doit également indiquer dans sa déclaration de contributions la partie affectée à son usage privé, laquelle sera taxée comme avantage de toute nature.

Sommige ondernemingen hebben dit reeds begrepen: zij bieden momenteel hun werknemers al gratis treinabonnementen aan. Hoewel dit een goede evolutie is, blijft het evident dat een gratis treinabonnement niet echt een eerlijk alternatief voor de bedrijfswagen vormt; alleen al het verschil in waarde maakt dat de keuze vrij snel gemaakt is.

Daarom is er volgens de indieners dringend nood aan een fiscaal gunstige « mobiliteitsvergoeding ».

Werknemers die bij het aangaan van hun arbeids-overeenkomst nu meteen de sleutels van een wagen aangeboden krijgen, zullen dan een alternatief hebben en kunnen opteren voor een « mobiliteitsvergoeding ». Net als de waarde van een bedrijfswagen, die voorafgaandelijk aan het ondertekenen van een arbeids-overeenkomst onderhandeld kan worden, zal dit ook zo kunnen wat het bedrag van de « mobiliteitsvergoeding » betreft.

De werknemer krijgt in ruil voor een bedrijfswagen of treinabonnement, een geldelijke vergoeding, die fiscaal gunstig is omdat ze op zelfde wijze behandeld wordt als een bedrijfswagen; dit wil zeggen voor 85 % als kost aftrekbaar voor het bedrijf. Het huidig fiscaal regime beschouwt de aftrek van een bedrijfsvoertuig als beroepskost op twee manieren. De kosten die gemaakt zijn voor het voertuig zelf zijn voor 75 % aftrekbaar. Brandstof en financiering zijn voor 100 % aftrekbaar. Door beide samen te nemen, leggen de indieners de aftrek van de mobiliteitsvergoeding vast op 85 %.

Bijkomend is de werkgever, wanneer hij een wagen ter beschikking stelt, een maandelijkse solidariteitsbijdrage verschuldigd die afhankelijk is van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig.

Voertuigen, waarvan geen gegevens over de CO<sub>2</sub>-uitstoot gekend zijn, vallen terug op een forfaitaire bijdrage afhankelijk of het om een benzine- dan wel dieselmotor gaat. Respectievelijk komt dit neer op een bijdrage van 72,5 euro dan wel 73,5 euro per maand.

Omdat ingeval van een mobiliteitsvergoeding geen CO<sub>2</sub>-metingen mogelijk zijn, stellen de indieners de bijdrage gelijk aan de laagste bijdrage voor voertuigen waarvan geen gegevens inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot bekend zijn.

Wanneer een werknemer een bedrijfsvoertuig ter beschikking gesteld krijgt, dient hij tevens het deel dat hij voor privédoeleinden gebruikt, aan te geven bij zijn inkomsten als voordeel van alle aard.

Si le travailleur habite à moins de 25 km de son lieu de travail, le nombre de kilomètres pour son usage privé est fixé forfaitairement à 5 000 km. Si la distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 25 km, il est fixé à 7 500 km. Un montant imposable est ensuite calculé en fonction du nombre de chevaux fiscaux.

Dans le Code des impôts sur les revenus (CIR), le législateur a conféré au Roi une délégation très large en matière d'avantages de toute nature. L'article 36 du CIR habilite le Roi à fixer les règles d'évaluation forfaitaire des avantages de toute nature. À l'instar de ce qu'il a fait à l'article 18 de l'arrêté royal/CIR 92 du 27 août 1993, le Roi devra, dans ce même arrêté royal, procéder à l'évaluation forfaitaire de l'avantage de toute nature dont bénéficie le travailleur qui touche une indemnité de mobilité. Les auteurs de la présente proposition de loi estiment qu'il conviendrait de faire correspondre cet avantage au forfait de 5 000 km pour un véhicule de 10 chevaux fiscaux.

Ce régime devrait être une opération budgétairement neutre pour l'État. Par contre, le travailleur ne subit dans ce cas aucune perte de salaire lorsqu'il décline l'offre d'une voiture de société et qu'il opte pour une indemnité en numéraire. Il décide en revanche d'assumer lui-même ses frais de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail.

Il est urgent de proposer une réelle alternative à la voiture de société, d'autant que l'on peut constater que nombre de travailleurs ont en fait des besoins autres qu'un véhicule de société, par exemple parce qu'ils vivent en ville ou à proximité de leur lieu de travail. D'autres travailleurs changent par exemple d'employeur et se voient soudain proposer une voiture de société alors qu'ils ont déjà leur propre voiture. Ils se trouvent souvent confrontés à un dilemme, ne sachant pas très bien s'ils ont intérêt à revendre leur voiture, étant donné qu'ils doivent d'abord accomplir une période d'essai de six mois. D'autres préfèrent tout bonnement conserver leur voiture, ...

La proposition de loi revient à ce que, au lieu de voir l'entreprise dépenser de l'argent en frais de leasing et en frais d'essence, le travailleur puisse disposer librement de ces moyens pour organiser lui-même sa mobilité au sens le plus large.

L'objectif de la proposition est non seulement d'améliorer la mobilité mais également d'offrir l'avantage d'une plus grande liberté pour le travailleur. Pour l'État, l'opération est budgétairement neutre.

\*  
\* \*

Indien de werknemer op minder dan 25 kilometer van zijn werk woont, wordt het aantal kilometer voor privégebruik forfaitair bepaald op 5 000 km. Als de woon-werkafstand meer dan 25 kilometer bedraagt, wordt dit 7 500 km. Vervolgens wordt afhankelijk van het aantal fiscale pk een belastbare som bepaald.

De wetgever heeft destijds in het Wetboek van de inkomstenbelastingen inzake de voordelen van alle aard de Koning een zeer ruime delegatie gegeven. Artikel 36 WIB geeft de Koning de bevoegdheid regels vast te stellen om op voordelen van alle aard een vast bedrag te ramen. Net zoals Hij gedaan heeft voor het forfaitair bepalen van het voordeel van een bedrijfsvoertuig in artikel 18 van het koninklijk besluit/WIB 92 van 27 augustus 1993, zal de Koning in hetzelfde koninklijk besluit ook het voordeel van alle aard moeten bepalen dat een werknemer heeft als hij een mobiliteitsvergoeding geniet. De indieners zijn van oordeel dat dit bij voorkeur gelijkgesteld wordt aan een forfait van 5 000 km met een voertuig van 10 fiscale pk.

Die regeling is voor de overheid budgettair neutraal. De werknemer lijdt in dit geval geen euro loonverlies als hij geen bedrijfswagen wil, maar opteert voor een geldelijke vergoeding. Hij beslist dan wel om zelf in te staan voor de kosten van zijn mobiliteit naar het werk toe.

Er is dringend nood aan een volwaardig alternatief voor de bedrijfswagen omdat men kan vaststellen dat heel wat werknemers eigenlijk andere noden hebben dan een bedrijfswagen, bijvoorbeeld omdat ze in de stad en dicht bij hun werk wonen. Andere werknemers veranderen bijvoorbeeld van werknemer en krijgen plots een bedrijfswagen aangeboden, terwijl ze al een eigen wagen hebben. Zij staan vaak voor een dilemma, ze weten niet of ze hun eigen wagen nu van de hand moeten doen of niet, omdat ze de eerste zes maanden nog in een proefperiode zitten. Anderen willen hun eigen wagen dan weer liever gewoon houden ....

Het voorstel komt erop neer dat in plaats van dat het geld van het bedrijf naar een leasingmaatschappij en benzinevergoedingen gaat, de werknemer vrij kan beschikken over die middelen om zijn mobiliteit in de ruimste zin zelf te organiseren.

Het doel van het voorstel bestaat erin bij te dragen tot de verbetering van de mobiliteit maar ook om een grotere vrijheid aan de werknemer te geven. Voor de overheid is de operatie budgettair neutraal.

Bart TOMMELEIN.  
Nele LIJNEN.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE LOI

---

### Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

### Art. 2

Il est inséré dans la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés, un article *39quinquies* rédigé comme suit :

« Art. *39quinquies*. — Un prélèvement égal à la cotisation de solidarité pour les véhicules propulsés par un moteur à essence et pour lesquels aucune donnée relative à l'émission de CO<sub>2</sub> n'est disponible au sein de la direction de l'immatriculation des véhicules, au sens de l'article 38, § *3quater*, alinéa 7, est opéré par l'employeur sur l'indemnité de mobilité versée par lui au travailleur.

Par « indemnité de mobilité », il y a lieu d'entendre une indemnité par laquelle l'employeur intervient dans les frais de mobilité exposés par le travailleur et qui n'est pas considérée comme un salaire à la seule et unique condition que l'employeur ne mette pas à la disposition du travailleur en question, de manière directe ou indirecte, un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel. »

### Art. 3

Il est inséré dans le Code des impôts sur les revenus 1992 un article *66ter* rédigé comme suit :

« Art. *66ter*. — L'indemnité de mobilité accordée au travailleur par l'employeur n'est déductible, dans le chef de ce dernier, qu'à raison de 85 %.

Par « indemnité de mobilité », il y a lieu d'entendre une indemnité par laquelle l'employeur intervient dans les frais de mobilité exposés par le travailleur et qui n'est pas considérée comme un salaire à la seule et unique condition que l'employeur ne mette pas à la disposition dudit travailleur, de manière directe ou indirecte, un véhicule destiné à un usage autre que strictement professionnel. »

## WETSVOORSTEL

---

### Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

### Art. 2

In de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, wordt een artikel *39quinquies* ingevoegd, luidende :

« Art. *39quinquies*. — Een inhouding, die gelijk is aan de solidariteitsbijdrage voor voertuigen die aangedreven worden met een benzinemotor en waarvoor geen gegevens met betrekking tot de CO<sub>2</sub>-uitstootgehalten beschikbaar zijn bij de dienst voor inschrijving van de voertuigen, zoals bedoeld in artikel 38, § *3quater*, zevende lid, wordt verricht door de werkgever op de mobiliteitsvergoeding die de werkgever aan een werknemer betaalt.

Onder « mobiliteitsvergoeding » moet worden verstaan een vergoeding waarbij de werkgever bijdraagt in de kosten die de werknemer maakt om te voorzien in zijn mobiliteit en die niet als loon beschouwd wordt enkel en alleen als de werkgever geen voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks, ter beschikking stelt van dezelfde werknemer. »

### Art. 3

In het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel *66ter* ingevoegd, luidende :

« Art. *66ter*. — In hoofde van de werkgever is de mobiliteitsvergoeding die toegekend wordt aan een werknemer slechts tot 85 percent aftrekbaar.

Onder « mobiliteitsvergoeding » moet worden verstaan een vergoeding waarbij de werkgever bijdraagt in de kosten die de werknemer maakt om te voorzien in zijn mobiliteit en die niet als loon beschouwd wordt enkel en alleen als de werkgever geen voertuig, dat ook voor andere dan beroepsdoeleinden is bestemd, rechtstreeks of onrechtstreeks, ter beschikking stelt van dezelfde werknemer. »

## Art. 4

L'article 205, § 2, alinéa 1<sup>er</sup>, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 21 décembre 2009, est complété par un 6<sup>o</sup>bis rédigé comme suit :

«6<sup>o</sup>bis 15% de l'indemnité de mobilité visée à l'article 66ter;».

## Art. 5

La présente loi entre en vigueur à une date à déterminer par le Roi et au plus tard un an après sa publication au *Moniteur belge*.

20 juillet 2010.

## Art. 4

Artikel 205, § 2, eerste lid van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 21 december 2009, wordt aangevuld met een 6<sup>o</sup>bis, luidende :

«6<sup>o</sup>bis 15 percent van de mobiliteitsvergoeding als bedoeld in artikel 66ter;».

## Art. 5

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum en uiterlijk één jaar na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

20 juli 2010.

Bart TOMMELEIN.  
Nele LIJNEN.