

(PARA)FISCALE INGREPEN VOOR EEN DUURZAMERE, MULTIMODALE MOBILITEIT

Om tegen 2050 te kunnen evolueren naar een klimaatneutrale maatschappij, moet ons land de omslag naar een duurzame mobiliteit maken. De realisatie van die omslag - die ook de “modal shift” wordt genoemd - vereist een multimodale, gecoördineerde aanpak en de mobilisatie van verschillende spelers (overheden, mobiliteitsactoren, sociale partners ...).

De sociale partners dragen bij tot de realisatie van de modal shift via het sociaal overleg. Zo maken ze in het kader van (interprofessionele) akkoorden en collectieve arbeidsovereenkomsten onder meer afspraken over de financiële werkgevers- en werknemersbijdragen in de kosten van het woon-werkverkeer en over mogelijkheden waarmee woon-werkverplaatsingen kunnen worden vermeden¹. Ook adviseren ze de regeringen over instrumenten die een gedragswijziging in de richting van een duurzamere, intermodale mobiliteit kunnen aanmoedigen. Tot die instrumenten behoren deze waarvoor de federale regering bevoegd is, zoals het mobiliteitsbudget, de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel, de fiscaliteit en de parafiscaliteit van het woon-werkverkeer².

Worden de fiscaliteit en de parafiscaliteit betreffende het woon-werkverkeer daadwerkelijk ingezet als hefboomen om de modal shift in de richting van een duurzamere, multimodale mobiliteit een noodzakelijke duw in de rug te geven? En zo ja, welke wijzigingen werden daartoe recent doorgevoerd in de (para)fiscaliteit betreffende het woon-werkverkeer? Hoe zijn de fiscaliteit en de parafiscaliteit geëvolueerd voor werknemers zonder mobiliteitsbudget die in antwoord op de gestegen brandstofprijzen voor hun woon-werkverkeer gebruik (wensen te) maken van een combinatie van vervoermiddelen, als alternatief voor de eigen wagen of in aanvulling erop? In dit artikel geeft het secretariaat van de CRB een antwoord op deze vragen op basis van informatie die afkomstig is van de fod Financiën, de RSZ en SD Worx.

Fiscaliteit en parafiscaliteit: hefboomen voor een modal shift

Uit een vergelijking van [de huidige fiscale en parafiscale kaders van het woon-werkverkeer](#) met die van twee jaar geleden, blijkt dat in deze kaders een aantal wijzigingen werden doorgevoerd met de bedoeling de omslag naar een duurzamere, multimodale mobiliteit (ook wel “modal shift” genoemd) een extra duw in de rug te geven. Deze wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de bedrijfswagen en het mobiliteitsbudget (een alternatief voor de bedrijfswagen). Hieronder volgt een beknopt overzicht van de voornaamste fiscale en parafiscale ingrepen³ waarmee de federale regering hoopt bij te dragen tot de realisatie van de modal shift.

Het (bedrijfs)wagenpark versneld vergroenen

In het kader van de Europese Green Deal en de Europese klimaatwet heeft de EU zich ertoe verbonden om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te worden. Dat betekent dat de uitstoot van broeikasgassen de komende decennia sterk moet dalen. Als tussenstap naar klimaatneutraliteit heeft de EU haar ambitie voor 2030 opgevoerd: de emissies moeten tot en met dat jaar met minstens 55% naar beneden.

¹ [CAO nr. 85](#) van 9 november 2005 betreffende het telewerk.

² De meest recente adviezen die de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) ter zake samen uitbrachten, zijn: het [advies over de ontwerpen van beheerscontracten en van meerjareninvesteringsplannen voor de NMBS en Infrabel](#) en het [advies over het voorontwerp van wet houdende de fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit](#).

³ De wettelijke basis voor deze ingrepen is de [wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit](#).

De uitstoot van de transportsector vertegenwoordigt in België 20,4 % van de totale uitstoot (cijfers voor 2020 tegenover 14,4 % in 1990). Die toename is grotendeels te wijten aan het wegvervoer, dat in 2020 zorgde voor 96 % van de totale uitstoot door deze sector. In de sector van het wegvervoer gaan de meeste indicatoren in stijgende lijn, zelfs als in 2020 de uitstoot door de COVID-crisis en haar impact op de mobiliteit een sterke daling vertoont: het aantal voertuigen nam met 66 % toe sinds 1990 (52 % voor de personenwagens), net als het verkeer (voertuigkilometers) dat in dezelfde periode toenam met 49 % in 2019, maar slechts met 17% in 2020 (door COVID)⁴.

Om die stijgende tendens om te buigen en de bovenvermelde klimaatdoelstellingen te kunnen bereiken, is een versnelde vergroening van ons wagenpark essentieel. Wat het bedrijfswagenpark betreft, is de ambitie van de federale regering duidelijk: tegen 2026 moeten alle nieuwe bedrijfswagens koolstofemissievrij zijn. Waarom bedrijfswagens? Omdat deze wagens niet alleen gemiddeld meer kilometers rijden dan privéwagens, maar ook omdat het net die wagens zijn die later op onze tweedehandsmarkt terechtkomen en zo privéwagens worden.

Wijzigingen in de (para)fiscale regeling voor bedrijfswagens⁵

Qua **parafiscale ingrepen**, wordt de solidariteitsbijdrage die de werkgever verschuldigd is voor iedere bedrijfswagen die hij ter beschikking stelt, verhoogd voor bedrijfswagens die hij koopt, leaset of huurt vanaf 1 juli 2023. De formule voor de berekening van de solidariteitsbijdrage blijft dezelfde, maar de factor waarmee het resultaat van deze formule vermenigvuldigd moet worden, wordt gaandeweg opgetrokken. Deze factor bedraagt 1,35 voor het jaar 2022. Hij zal geleidelijk worden opgetrokken tot 5,50 vanaf 1 januari 2027.

Ook het bedrag van de minimale solidariteitsbijdrage, die onder meer van toepassing is op bedrijfswagens zonder CO₂-uitstoot, wordt gaandeweg opgetrokken. Momenteel bedraagt de minimumbijdrage 20,83 euro. Ze zal geleidelijk worden opgetrokken tot 31,15 euro vanaf 1 januari 2028.

De **fiscale ingrepen** hebben onder meer betrekking op de aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting⁶ van de auto- en brandstofkosten van de bedrijfswagen. Deze aftrekbaarheid hangt af van het type wagen (een wagen die volledig op fossiele brandstof rijdt, een plug-in hybride wagen, een wagen die geen CO₂ uitstoot) en van het jaar waarin de wagen wordt gekocht, geleased of gehuurd.

Om nog een gunstige behandeling te krijgen op fiscaal vlak, mogen bedrijfswagens vanaf 2026 geen CO₂ uitstoten. Voor bedrijfswagens die de werkgever koopt, huurt of leaset vanaf 1 januari 2026 en die wel CO₂ uitstoten, zijn de auto- en brandstofkosten niet langer fiscaal aftrekbaar voor de werkgever.

Voor bedrijfswagens die volledig op fossiele brandstof rijden en die de werkgever koopt, huurt of leaset in de periode van 1 juli 2023 tot en met 31 december 2025, komt er een uitdoofscenario. De fiscale aftrekbaarheid van de auto- en brandstofkosten van deze wagens wordt geleidelijk afgebouwd om vanaf 2028 terug te vallen op 0%.

Voor oplaadbare hybride bedrijfswagens die een werkgever vanaf 1 januari 2023 aankoopt, huurt of leaset, wordt de fiscale aftrekbaarheid van de benzine- en dieselkosten vanaf diezelfde datum beperkt

⁴ Bron: <https://klimaat.be/in-belgie/klimaat-en-uitstoot/uitstoot-van-broeikasgassen/uitstoot-per-sector>

⁵ Meer gedetailleerde informatie ter zake vindt u in het artikel "[Fiscaliteit en parafiscaliteit van het woon-werkverkeer](#)".

⁶ In dit artikel wordt geen rekening gehouden met wijzigingen in de rechtspersonenbelasting.

tot maximum 50%. De kosten verbonden aan het elektrisch laden (lees: de elektriciteitskosten) blijven wel voor 100% aftrekbaar. Op 1 januari 2026 vervalt deze maatregel. Bij aankoop, huur of leasing vanaf 1 januari 2026 van een oplaadbaar hybride voertuig geldt dat de auto- en brandstofkosten een volledig verworpen (lees: niet-aftrekbare) uitgave uitmaken die onderworpen is aan 25% vennootschapsbelasting.

Door de werkgever gekochte, geleasede of gehuurde bedrijfswagens die geen CO₂ uitstoten, blijven tot en met eind 2026 volledig aftrekbaar. Voor bedrijfswagens zonder CO₂-uitstoot die de werkgever in 2027 of in een later jaar koopt, leaset of huurt, wordt de fiscale aftrekbaarheid stelselmatig afgebouwd tot 67,5% voor wagens gekocht, geleasede of gehuurd vanaf 2031.

Fiscale incentives voor de installatie van laadstations voor elektrische wagens

Om elektrisch te rijden, moeten er onderweg, thuis en op het werk voldoende laadfaciliteiten beschikbaar zijn. Om de installatie van nieuwe laadstations voor elektrische wagens aan te moedigen, heeft de federale regering fiscale incentives voor bedrijven en particulieren in het leven geroepen.

Bedrijven en particulieren die in de periode van 1 september 2021 tot 31 augustus 2024 investeren in de plaatsing van nieuwe, intelligente laadstations voor elektrische wagens, worden daar fiscaal voor beloond. Mits aan de nodige voorwaarden voldaan is, genieten ze respectievelijk een verhoogde kostenafrek en een belastingvermindering. Hoe sneller ze de investering doen, hoe groter het fiscaal voordeel.

Verhoogde kostenafrek voor bedrijven

Bedrijven kunnen een verhoogde kostenafrek genieten voor afschrijvingen die betrekking hebben op investeringen in nieuwe⁷ publiek toegankelijke⁸ laadstations, op voorwaarde dat deze intelligent⁹ zijn.

Voor dergelijke investeringen die gedaan worden in de periode van 1 september 2021 tot 31 december 2022 kunnen de afschrijvingen afgetrokken worden ten belope van 200%. Worden dergelijke investeringen gerealiseerd in de periode van 1 januari 2023 tot 31 augustus 2024, dan zijn de afschrijvingen aftrekbaar ten belope van 150%.

Belastingvermindering voor particulieren

Particulieren kunnen voor de aankoop en installatie van een thuislaadstation eenmalig een belastingvermindering genieten (die beperkt is tot 1500 euro per laadstation en per belastingplichtige), op voorwaarde dat het laadstation intelligent is, enkel gebruik maakt van groene stroom en de installatie ervan goedgekeurd is door een erkend keuringsmechanisme.

Het tarief van de belastingvermindering evolueert volgens de periode waarin de particulier de uitgaven doet. De belastingvermindering bedraagt :

- 45% voor uitgaven die werkelijk gedaan worden in de periode van 1 september 2021 tot en met 31 december 2022;
- 30% voor de uitgaven die werkelijk gedaan worden in 2023;
- 15% voor de uitgaven die werkelijk gedaan worden in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 augustus 2024.

⁷ "Nieuwe", in de zin van in nieuwe staat verkregen of tot stand gebracht

⁸ Een laadstation is publiek toegankelijk wanneer het ten minste tijdens de gangbare openingsuren of sluitingstijden vrij toegankelijk is voor elke derde met een elektrische wagen, zonder voorafgaande afspraak of bestelling en wanneer gebruikers zowel de locatie als de beschikbaarheid kunnen controleren.

⁹ Een laadstation is intelligent wanneer de laadtijd en het laadvermogen gestuurd kunnen worden door een energiebeheerssysteem.

Wijzigingen aan de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget

De wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget heeft een wettelijk kader gecreëerd voor het mobiliteitsbudget. Hiermee heeft de wetgever de mogelijkheid ingevoerd voor werkgevers om werknemers die over (het recht op) een bedrijfswagen beschikken, een budget aan te bieden waarmee ze voor hun verplaatsingen kunnen kiezen voor verschillende duurzame vervoersmodi als alternatief voor hun (recht op een) bedrijfswagen of in aanvulling op een milieuvriendelijke bedrijfswagen.

Via een drietal gerichte ingrepen in de wet van 17 maart 2019¹⁰ wil de regering het mobiliteitsbudget inzetten als hefboom om de versnelde vergroening van het (bedrijfs)voertuigenpark mogelijk te maken en om de keuze voor duurzame mobiliteit aan te moedigen:

- Tot eind 2021 was de werkgever niet verplicht om elk van de drie pijlers¹¹ op te nemen in het mobiliteitsbudget dat hij zijn werknemers aanbood. Sinds 1 januari 2022 moet hij minstens een keuze-aanbod in pijler 2 (duurzame mobiliteit) opnemen in het mobiliteitsbudget dat hij aanbiedt.
- Vanaf 1 januari 2026 kan een werknemer binnen pijler 1 van het mobiliteitsbudget enkel nog kiezen voor een wagen die geen CO₂ uitstoot. Vanaf diezelfde datum zal de zero-emissienorm ook gelden in pijler 2 voor alle gemotoriseerde voertuigen binnen de categorie “zachte mobiliteit” evenals voor het autodelen en voor de huur van een wagen met chauffeur.
- Een wagen die een werknemer kiest in pijler 1 van zijn mobiliteitsbudget, moet beantwoorden aan de emissienorm van luchtverontreinigende stoffen die gelden voor nieuwe voertuigen of aan een latere norm. De uitzondering hierop die bestond voor eindereekswagens werd met ingang van 1 januari 2022 geschrapt.

De multimodaliteit bevorderen

Het mobiliteitsbudget – een beleidinstrument waarmee de multimodaliteit (d.i. het combineren van vervoersmodi) kan worden bevorderd – bestaat nu drie jaar en kent tot op heden weinig succes. Om de attractiviteit en dus ook het gebruik van het mobiliteitsbudget te vergroten, heeft de federale regering op advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad de wachttermijnen die werknemers tot en met eind 2021 in acht moesten nemen om in een mobiliteitsbudget te kunnen stappen, afgeschaft. Ook heeft ze het pallet aan keuzemogelijkheden die de werkgever mag opnemen in pijler 2 van het mobiliteitsbudget verruimd.

De attractiviteit van het mobiliteitsbudget werd vergroot

Sinds 1 januari 2022 moet de werknemer geen **wachttermijnen** meer doorlopen alvorens hij/zij een mobiliteitsbudget kan aanvragen. Tot en met eind 2021 gold de regel volgens welke een werknemer slechts een mobiliteitsbudget kan aanvragen, op voorwaarde dat hij:

¹⁰ De wettelijke basis voor deze ingrepen is de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit.

¹¹ Een mobiliteitsbudget kan drie pijlers bevatten. De eerste pijler is een milieuvriendelijke bedrijfswagen. De tweede pijler is een verzamelnaam voor een heel aantal alternatieve en duurzame vervoersmodi, zoals zachte mobiliteit, openbaar vervoer, georganiseerd gemeenschappelijk vervoer en deelmobiliteitsoplossingen. De derde pijler is het deel van het mobiliteitsbudget dat niet besteed werd aan de twee andere pijlers.

- op het moment van de aanvraag minstens 3 maanden ononderbroken over een bedrijfswagen beschikt of ervoor in aanmerking komt bij de huidige werkgever;
- in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag minstens 12 maanden over een bedrijfswagen heeft beschikt of ervoor in aanmerking is gekomen bij de huidige werkgever.

De wachttermijn voor werkgevers¹² blijft wel behouden.

De **bestedingsmogelijkheden van het mobiliteitsbudget** spelen een belangrijke rol in de beslissing van de werknemer om al dan niet voor een mobiliteitsbudget te kiezen. Sinds 1 januari 2022 werden via [de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit](#) een groot aantal keuzemogelijkheden (zie het kader hieronder) toegevoegd aan de bestaande lijst van keuzemogelijkheden die de werkgever mag opnemen in pijler 2 (duurzame mobiliteit) van het mobiliteitsbudget dat hij aanbiedt.

Extra keuzemogelijkheden in pijler 2 van het mobiliteitsbudget sinds 1/1/2022

- de financiering van openbaarvervoerabonnementen op naam van de inwonende gezinsleden van de werknemer
- de financiering van openbaarvervoerabonnementen op naam van de werknemer die niet gekoppeld zijn aan zijn woon-werktraject (i.p.v. enkel openbaarvervoerabonnementen die betrekking hebben op de woon-werkverplaatsingen van de werknemer)
- de financiering van parkeerkosten die verband houden met het gebruik van het openbaar vervoer
- de financiering van huisvestingskosten voor wie binnen een straal van 10 km (i.p.v. 5 km) van het werk woont. Tot de huisvestingskosten behoren niet alleen (zoals tot en met eind 2021) de huurgelden en interesten van een hypothecaire lening, maar eveneens de kapitaalaflossingen van een hypothecaire lening
- de financiering van een lening die aangegaan wordt voor de aankoop van een “zacht” vervoermiddel [d.i. een rijwiel¹³, een voortbewegingstoestel¹⁴, een gemotoriseerd rijwiel, een bromfiets, een elektrisch aangedreven motorfiets, een elektrisch aangedreven gemotoriseerde drie- of vierwieler¹⁵ (die ontworpen is voor het vervoer van personen, met in het geval van de vierwieler een gesloten passagiersruimte)]
- de financiering van de stallingskosten van “zachte” vervoermiddelen (bv. de kosten van een te betalen fietsparking)
- de financiering van niet-verplichte uitrusting¹⁶ die de veiligheid en de zichtbaarheid van bestuurder en passagier van “zachte” vervoermiddelen bevordert (i.p.v. enkel verplichte uitrusting¹⁷)
- een kilometervergoeding die maximaal gelijk is aan het bedrag van de vrijgestelde fietsvergoeding¹⁸ voor de werkelijk te voet of met een voortbewegingstoestel gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

¹² Om een mobiliteitsbudget te kunnen invoeren, moet een werkgever gedurende een ononderbroken periode van 36 maanden onmiddellijk voorafgaand aan de invoering van een mobiliteitsbudget, 1 of meerdere wagens ter beschikking stellen van 1 of meerdere werknemers. Voor startende werkgevers (lees: werkgevers die minder dan 36 maanden actief zijn) geldt een uitzondering: voor hen volstaat het om op het ogenblik van de invoering van het mobiliteitsbudget minstens 1 wagen ter beschikking te stellen van minstens 1 werknemer.

¹³ Een rijwiel wordt in de volksmond een fiets genoemd.

¹⁴ Bv. een step of monowheel

¹⁵ De genoemde drie- en vierwieler werden sinds 1 januari 2022 aan de lijst van “zachte” vervoermiddelen toegevoegd.

¹⁶ Bv. een fluohesje of een fietshelm

¹⁷ Bv. verlichting of reflectoren

¹⁸ Sinds 1 januari 2022 bedraagt deze vergoeding 0,25 €/km.

De combinatie van vervoersmodi buiten het mobiliteitsbudget om blijft (para)fiscaal complex

Door de stijging van de brandstofprijzen nemen verplaatsingen met de eigen wagen een steeds grotere hap uit het budget van werknemers. Om de nefaste invloed van de stijgende brandstofprijzen op het huishoudbudget tot een minimum te herleiden, kan het voor een aantal werknemers die zich thans met de eigen wagen van en naar het werk verplaatsen, interessant zijn om duurzame vervoermiddelen te gebruiken als alternatief voor de eigen wagen of in aanvulling erop¹⁹.

Voor werknemers zonder mobiliteitsbudget die voor hun woon-werkverkeer verschillende vervoermiddelen combineren, blijven de fiscale en parafiscale behandeling van de werkgeverstegemoetkomingen voor kosten verbonden aan het woon-werkverkeer een complexe aangelegenheid. Voor deze werknemers moet het fiscaal vrijgestelde deel van de werkgeverstegemoetkomingen immers worden vastgelegd per vervoermiddel dat voor het woon-werktraject wordt gebruikt. Ook moet worden nagegaan of de toepasselijke vrijstellingen mogen worden samengevoegd. Zowel de RSZ als de fiscus aanvaarden dat de toepasselijke vrijstellingen worden samengevoegd, op voorwaarde dat elke werkgeverstegemoetkoming duidelijk verwijst naar een verschillend deel van het woon-werktraject of naar hetzelfde (deel)traject, maar tijdens verschillende periodes van het jaar.

Voor werknemers met een mobiliteitsbudget, daarentegen, geldt simpelweg dat al de keuzes (voor duurzame vervoerswijzen) die zij maken in pijler 2 (duurzame mobiliteit) van hun mobiliteitsbudget volledig vrijgesteld zijn van belastingen en socialezekerheidsbijdragen.

¹⁹ Indien ze ervoor opteren om duurzame vervoermiddelen te gebruiken als alternatief voor de eigen wagen, dan laten ze deze laatste op stal wanneer ze zich van en naar het werk verplaatsen. Indien ze kiezen voor duurzame vervoermiddelen in aanvulling op de eigen wagen, dan leggen ze een deel van hun woon-werktraject (i.p.v. het volledige woon-werktraject) af met de eigen wagen.