



AVENUE DE LA
**JOYEUSE ENTRÉE
BLIJDE INKOMST**
LAAN

17-21

AVIS

CCE 2022-3050

**Le volet budget mobilité d'un avant-projet de loi
portant des dispositions fiscales diverses**

CCE
Conseil Central de l'Economie
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
CRB



Avis
**« Le volet Budget mobilité d'un avant-projet de loi
portant des dispositions fiscales diverses »**

Bruxelles
29-11-2022

Saisine

Par lettre du 23 septembre 2022, Monsieur Vincent Van Peteghem, ministre fédéral des Finances, a demandé au Conseil central de l'Économie et au Conseil national du Travail (ci-après, les Conseils) d'émettre un avis sur un avant-projet de loi portant des dispositions fiscales diverses et en particulier sur le volet Budget mobilité de cet avant-projet de loi.

L'avant-projet de loi soumis pour avis complète l'article 12, §4 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité dans le but de préciser à quel moment il convient de vérifier si le montant du budget mobilité se situe dans les limites (fixées à l'article précité). Pour rappel : le montant du budget mobilité doit s'élever à minimum 3 000 euros et à maximum un cinquième de la rémunération totale brute du travailleur, avec un maximum absolu de 16 000 euros par année civile.

L'avis ci-dessous a été approuvé le 29 novembre 2022 par la séance plénière mixte des Conseils. Il est le fruit des discussions à propos de l'avant-projet de loi qui ont eu lieu le 13 octobre, le 14 octobre et le 18 novembre 2022 au sein de la sous-commission mixte « Budget mobilité », qui a été chargée par les Bureaux des Conseils du traitement de cette demande d'avis. Les explications à propos de l'avant-projet de loi que les représentants de la cellule stratégique du ministre et du SPF Finances sont venus donner le 14 octobre à la sous-commission mixte « Budget mobilité » ont également été prises en compte lors de l'élaboration du présent avis.

Avis

Les Conseils remercient le ministre d'avoir demandé leur avis sur le volet Budget mobilité de l'avant-projet de loi portant des dispositions fiscales diverses. Ils remercient aussi la cellule stratégique du ministre et le SPF Finances pour les explications fournies.

Sur la base de leur analyse en la matière et après avoir pris connaissance des explications données par la cellule stratégique du ministre et par le SPF Finances, les Conseils demandent que l'article 12 §4 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité ne soit pas complété par l'alinéa proposé dans l'avant-projet de loi.

Outre les situations de changement de fonction ou de promotion du travailleur (visées à l'art. 13,§1 de la loi du 17 mars 2019), le respect des limites prévues à l'article 12, §4 de la loi du 17 mars 2019 devrait selon les Conseils être vérifié selon la fréquence suivante :

- au début de chaque période de leasing lorsque le budget mobilité contient un pilier 1 ;
- annuellement, sur base du salaire initialement convenu, lorsque le pilier 1 est absent du budget mobilité.

Les Conseils défendent le principe général qu'un cadre législatif stable pour le budget mobilité est important pour l'attractivité de ce budget. Cependant, les Conseils pensent qu'il devrait être dérogé à ce principe pour faire en sorte que l'attractivité du budget mobilité soit également garantie en période de hausses de prix (particulièrement importantes).

Plus concrètement, les Conseils demandent :

- de remplacer dans l'article 12, §4 de la loi du 17 mars 2019 concernant l'instauration d'un budget mobilité les montants indiqués qui étaient valables pour l'année de revenus 2019¹ (à savoir, 3000 et 16 000 euros) par une fourchette de montants non indexés dans laquelle le budget mobilité doit se situer ;
- de prévoir dans l'article 13, §2 de cette même loi la possibilité d'appliquer sur les montants minimal et maximal non indexés un mécanisme d'indexation qui suive l'évolution de l'indice santé lissé, étant donné que l'article 13 de la loi du 17 mars 2019 prévoit que les entreprises peuvent indexer le montant du budget mobilité pour autant que le résultat de cette indexation ne soit pas supérieur au résultat obtenu si on appliquait le système d'indexation des salaires en vigueur au sein du secteur auquel appartient l'entreprise.

L'absence de cette possibilité d'indexation peut en effet freiner le succès du budget mobilité alors que son utilisation doit justement augmenter afin de favoriser le recours à des alternatives à la voiture de société dans le cadre (notamment) des déplacements domicile-travail et de contribuer ainsi à la réalisation d'un transfert modal. En outre, cela crée de l'insécurité juridique pour les entreprises qui - si elles appliquent les mécanismes d'indexation prévus, comme les y autorise la loi - pourraient dépasser le montant du plafond.

¹ c'est-à-dire l'année de l'entrée en vigueur de cette loi.