



ADVIES

CRB 2022-3051

Ontwerp van koninklijk besluit betreffende
de berekening van het mobiliteitsbudget

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



**Advies “Ontwerp van koninklijk besluit betreffende
de berekening van het mobiliteitsbudget”**

**Brussel
29-11-2022**

Inbehandelingneming

Bij brief van 21 september 2022 hebben de federale ministers van Financiën, van Economie en Werk en van Sociale zaken en Volksgezondheid de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) om advies gevraagd over een ontwerp van koninklijk besluit 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 bovengenoemde wet.

Het ter advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit heeft vooreerst als doel de artikelen 1, 2, 3 en 9 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 aan te passen, want voortaan moet het volledige mobiliteitsbudget op virtuele wijze ter beschikking worden gesteld van de werknemer op de mobiliteitsrekening, en niet enkel het mobiliteitsbudget na aftrek, in voorkomend geval, van het deel dat werd gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en de daaraan verbonden kosten. Het ter advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit heeft vervolgens tot doel om, in toepassing van de nieuwe artikelen 8, § 5 en 12, § 5 van de hierboven vermelde wet van 17 maart 2019, formules te bepalen voor de berekening van het bedrag van de bestedingen in pijler 1 en van het bedrag van het mobiliteitsbudget zelf, op basis van reële kosten of van forfaitaire waarden.

Het onderstaande advies werd tijdens de gemeenschappelijke plenaire vergadering van de Raden van 29 november 2022 goedgekeurd. Het is het resultaat van de besprekingen die op 13 oktober, 14 oktober en 18 november 2022 over het ontwerp van koninklijk besluit werden gevoerd door de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget, die binnen de Raden werd belast met de behandeling van deze adviesvraag. Tijdens de opstelling van dit advies werd ook rekening gehouden met de toelichtingen bij het ontwerp van koninklijk besluit die vertegenwoordigers van de beleidscel van de minister van Financiën en van de fod Financiën op 14 oktober 2022 zijn komen verstrekken aan de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget.

Dit advies bestaat uit twee delen. In het eerste deel formuleren de Raden opmerkingen bij het hun ter advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit. Vervolgens brengen ze specifieke vragen naar voren betreffende de inhoud van de website <https://mobiliteitsbudget.be/nl>.

Advies

1. Het ter advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit

1.1 Algemene opmerkingen

De Raden bedanken de ministers om hun om advies te hebben gevraagd over het ontwerp van koninklijk besluit. De ministers geven op die manier immers gevolg aan het verzoek dat ze in hun [advies van 28 september 2021](#) hadden geformuleerd om betrokken te worden bij de uitwerking van de formules voor de berekening van het bedrag (van de bestedingen in pijler 1) van het mobiliteitsbudget.

De Raden stellen het op prijs dat de ministers zich ervan willen vergewissen dat het koninklijk besluit (en meer bepaald de daarin bepaalde berekeningsformules) voldoet aan de drie voorwaarden die in hun hierboven vermeld advies werden geformuleerd, namelijk:

- het koninklijk besluit moet leiden tot een administratieve vereenvoudiging voor de werkgever;
- het koninklijk besluit mag het gebruik van bedrijfswagens niet aanmoedigen, ook al zijn ze koolstofemissievrij;
- het koninklijk besluit mag niet leiden tot een aanvullende vergoeding bovenop het mobiliteitsbudget voor werknemers die het forfaitair bedrag zouden overschrijden.

De Raden hebben het ontwerp van koninklijk besluit geanalyseerd vanuit het oogpunt van de drie bovengenoemde voorwaarden en geven hieronder de conclusies van hun analyse.

De Raden zijn van oordeel dat het ontwerp van koninklijk besluit in de goede richting gaat wat administratieve vereenvoudiging betreft, maar vestigen niettemin de aandacht op het feit dat: de uitvoering van het mobiliteitsbudget complex blijft en de bijbehorende rapportering tijdrovend is voor de ondernemingen; de afsluiting van pijler 3 van het mobiliteitsbudget in januari¹ moeilijk blijft; de in het ontwerp van koninklijk besluit voorgestelde berekeningsregels nog te complex zijn en te veraf staan van de huidige praktijken in de ondernemingen (zie ook de punten 1.2.4.1 tot 1.2.4.4 hieronder); in het ontwerp van koninklijk besluit een verwijzing ontbreekt naar de mogelijkheid voor de werkgever om het mobiliteitsbudget te verminderen met het bedrag van het beroepsgebruik van de bedrijfswagen, voor zover deze beroepskosten ten laste van de werkgever bovenop het mobiliteitsbudget worden vergoed.

Volgens de Raden zou het ontwerp van koninklijk besluit kunnen leiden tot een onrechtmatig en onbedoeld gebruik van het mobiliteitsbudget. Voor de Raden moet het mobiliteitsbudget worden gebruikt om een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen waarmee ons land wordt geconfronteerd (meer bepaald om de mobiliteit duurzamer te maken en multimodaliteit te bevorderen). Het voorstel in het ontwerp van koninklijk besluit om - in de artikelen 2, 3 (5de en 7de streepje) en 9 (5de streepje) van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 - de woorden "duurzame vervoermiddelen" te vervangen door het woord "bestedingen" zonder enige nadere precisering zou kunnen leiden tot het gebruik van het mobiliteitsbudget voor loonoptimalisatiedoelinden, een gebruik waartegen de Raden zich in al hun adviezen over het mobiliteitsbudget hebben gekant (zie ook de punten 1.2.2, 1.2.3 en 1.2.5 hieronder).

1.2 Specifieke 'artikelsgewijze' opmerkingen

1.2.1 Betreffende artikel 1 van het ontwerp van koninklijk besluit

Dit artikel heeft tot doel in artikel 1 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 tot uitvoering van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget de woorden "na aftrek, in voorkomend geval, van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten" op te heffen. De Raden staan positief tegenover dit voorstel tot opheffing.

¹ Met andere woorden, het feit dat het saldo van het mobiliteitsbudget uiterlijk met het loon van de eerste maand van het volgende kalenderjaar moet worden betaald.

1.2.2 Betreffende artikel 2 van het ontwerp van koninklijk besluit

Dit artikel beoogt in artikel 2 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 de woorden “duurzame vervoermiddelen” te vervangen door het woord “bestedingen”. Om te vermijden dat het mobiliteitsbudget wordt gebruikt voor loonoptimalisatie doeleinden, stellen de Raden voor om de woorden “duurzame vervoermiddelen” niet te vervangen aangezien artikel 3, §2 van de wet van 17 maart 2019 bepaalde bijzondere bestedingen reeds exhaustief gelijkstelt met duurzame vervoermiddelen. De precisering in het koninklijk besluit is dus overbodig, te meer daar ze nieuwe verwachtingen op het terrein zou kunnen wekken.

1.2.3 Betreffende artikel 3 van het ontwerp van koninklijk besluit

De Raden staan positief tegenover het voorstel (cf. art. 3, 1° van het ontwerp van koninklijk besluit) om in het 4de streepje van artikel 3 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 de woorden “, na aftrek, in voorkomend geval, van het deel gebruikt voor de financiering van een milieuvriendelijke bedrijfswagen en van de bijhorende kosten” op te heffen.

Artikel 3, 2° van het ontwerp van koninklijk besluit heeft als doel in het 5de en het 7de streepje van artikel 3 van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 de woorden “duurzame vervoermiddelen” te vervangen door het woord “bestedingen”. Om de in punt 1.1 uiteengezette redenen stellen de Raden voor om de woorden “duurzame vervoermiddelen” niet te vervangen.

1.2.4 Betreffende artikel 4 van het ontwerp van koninklijk besluit

Het is positief dat artikel 4 van het ontwerp van koninklijk besluit in de mogelijkheid voorziet die door de Raden werd gevraagd in hun [advies van 28 september 2021](#) om gebruik te maken van een forfaitaire formule voor de vaststelling van het bedrag van de bestedingen in pijler 1 en van het bedrag van het mobiliteitsbudget. Een forfaitaire berekeningsmethode biedt immers belangrijke voordelen voor zowel de werkgever als de werknemer. Deze berekeningsmethode komt tegemoet aan het probleem van de werkgevers die in de onmogelijkheid verkeren om op een zekere manier het beschikbare bedrag voor de pijlers 2 en 3 vast te stellen op een moment dat nog niet alle noodzakelijke informatie beschikbaar is om alle kosten verbonden aan de bedrijfswagen (pijler 1) te bepalen. Voor de werknemer verschaft deze methode meteen duidelijkheid over het bedrag dat hij kan besteden aan pijler 2 of uitbetaald kan krijgen als saldo van het mobiliteitsbudget (pijler 3).

Wat de in artikel 4 van het ontwerp van koninklijk besluit voorgestelde formules betreft, zijn de Raden van oordeel dat nog enkele punten moeten worden verduidelijkt en enkele elementen moeten worden aangepast om rekening te houden met de goed ingeburgerde praktijken in de ondernemingen (zie de hieronder geformuleerde opmerkingen). Anders dreigt het koninklijk besluit nieuwe moeilijkheden op het terrein te creëren en zo de ondernemingen te ontmoedigen om gebruik te maken van het mobiliteitsbudget.

Wat de berekening van bepaalde kosten betreft, achten de Raden het van belang dat de voor de berekening in aanmerking te nemen bedragen jaarlijks aan de realiteit worden aangepast. Zonder jaarlijkse aanpassingen ervan bestaat immers het risico dat de werknemers te weinig gecompenseerd worden.

Artikel 4 van het ontwerp van koninklijk besluit strekt ertoe een nieuw hoofdstuk 1/1 met de artikelen 7/1 tot en met 7/6 in te voegen in het koninklijk besluit van 21 maart 2019. De standpunten van de Raden over deze artikelen worden hieronder in detail uiteengezet.

1.2.4.1 De formule “werkelijke kosten” voor de berekening van het bedrag van de bestedingen van pijler 1 (art. 7/1)

Dit artikel geeft een exhaustieve opsomming van de kosten die in aanmerking moeten worden genomen om het bedrag van de bestedingen van pijler 1 te berekenen op basis van werkelijke kosten.

Eenzijds zijn de Raden verbaasd dat de beheerskosten van het mobiliteitsbudget in deze lijst zijn opgenomen. Deze besteding zou volgens hen moeten worden toegerekend aan pijler 2 van het mobiliteitsbudget, teneinde een eengemaakte sociale en fiscale behandeling per pijler te verkrijgen. Er zal immers geen enkele CO2-bijdrage aan de RSZ verschuldigd zijn op dit voordeel, en dat laatste zou dus meer op zijn plaats zijn in pijler 2, samen met de andere uitgaven voor duurzame mobiliteit die vrijgesteld zijn van belastingen en RSZ-bijdragen.

Anderzijds wijzen de Raden erop dat sommige courante kosten die in de lijst zouden moeten worden opgenomen, daar niet in voorkomen.

- Naast de onderhouds- en herstellingskosten van het laadstation zouden de beheerskosten van het laadstation of van de communicerende laadkabel² mee moeten worden opgenomen.
- De expertisekosten (d.w.z. de ‘car checks’ bij de inlevering van de auto of bij een verandering van bestuurder) zouden ook in de lijst moeten worden opgenomen.
- Met betrekking tot de belasting op het niet-aftekbare deel van de bovengenoemde posten en de belasting op het deel van het voordeel van alle aard dat een verworpen uitgave vormt, moet worden opgemerkt dat het niet correct is om eenvoudigweg 25% van de verworpen uitgaven (VU's) bij de TCO (Total Cost of Ownership) toe te voegen, aangezien de TCO een brutobedrag is, terwijl de vennootschapsbelasting een nettobedrag is. Om de impact van de vennootschapsbelasting op de VU's vóór belastingen te bepalen, zou bijgevolg een gross-up (bruterij) van de vennootschapsbelasting nodig zijn. Een suggestie is om een te gebruiken formule (percentage) aan te geven.
- De reikwijdte van het koninklijk besluit moet overeenstemmen met die van de wet. Daartoe moet worden gepreciseerd dat de werkgever de mogelijkheid³ heeft om het mobiliteitsbudget te verminderen met het bedrag van het beroepsgebruik van de bedrijfswagen, voor zover deze beroepskosten ten laste van de werkgever bovenop het mobiliteitsbudget worden vergoed.

Artikel 7/1 van het nieuwe hoofdstuk 1/1 bepaalt ook dat de daarin opgelijste kosten slechts in rekening kunnen worden gebracht voor de berekening van het bedrag van de bestedingen van pijler 1 voor zover het bedrijfswagenbeleid voorziet in de financiering ervan. Om rekening te houden met de bestaande praktijken zou volgens de Raden ook in de mogelijkheid moeten worden voorzien om de opgelijste kosten in rekening te brengen bij de berekening van de bestedingen van pijler 1 in zoverre de financiering ervan is voorzien in de instructies binnen de onderneming.

1.2.4.2 De formule “forfaitaire waarden” voor de berekening van het bedrag van de bestedingen van pijler 1 (art. 7/2)

Artikel 7/2, § 2 stelt een formule vast voor de forfaitaire berekening van het bedrag van de bestedingen van pijler 1 voor een gehuurd of geleased voertuig. Aangaande de kosten die niet zijn opgenomen in het huur- of leasecontract waarvan sprake is in deze formule, vragen de Raden dat wordt gepreciseerd dat deze opgenomen moeten zijn in het bedrijfswagenbeleid of in de instructies binnen de onderneming.

² Een Smart cable wordt vaak verstrekt in plaats van een laadstation in de ondernemingen met een aanzienlijke turnover van personeel.

³ Mogelijkheid die wordt toegestaan door de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

Met betrekking tot de belasting op de niet-afrekbare kosten van de wagen (artikel 7/2, § 2) en de belasting op het niet-afrekbare deel van de cataloguswaarde (artikel 7/2, § 3), moet volgens de Raden worden opgemerkt dat het niet correct is om eenvoudigweg 25% van de verworpen uitgaven (VU's) bij de TCO (Total Cost of Ownership) toe te voegen, aangezien de TCO een brutobedrag is, terwijl de vennootschapsbelasting een nettobedrag is. Om de impact van de vennootschapsbelasting op de VU's vóór belastingen te bepalen, zou bijgevolg een gross-up (bruterings) van de vennootschapsbelasting nodig zijn. Een suggestie is om een te gebruiken formule (percentage) aan te geven.

Artikel 7/2, § 4 preciseert wat moet worden verstaan onder “de gemiddelde jaarlijkse kost van alle kosten die niet zijn opgenomen in het huur- of leasecontract” in geval van toepassing van de forfaitaire formule die wordt beschreven in artikel 7/2, § 2 (cf. supra). Volgens de Raden moet worden opgemerkt dat het met betrekking tot de auto in pijler 1 altijd om theoretische kosten zal gaan die a priori moeten worden geraamd, omdat het, naar mag worden aangenomen, om een nieuw ter beschikking gesteld voertuig gaat.

1.2.4.3 De formule “werkelijke kosten” voor de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget (art. 7/3)

Dit artikel stelt een formule vast voor de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget op basis van werkelijke kosten.

In zijn huidige formulering zou dit artikel volgens de Raden tot een aanzienlijke complexiteit kunnen leiden. Volgens hen is de voorgestelde formule bevredigend voor de (zeer weinige) bedrijven waarin het mobiliteitsbudget wordt berekend op basis van de auto die de begunstigde in het verleden werkelijk heeft gebruikt. Maar wat met de meerderheid van de ondernemingen die een budget volgens functieniveau gebruiken (zoals dat wordt aanvaard door de administratie⁴) dat ooit werd bepaald en werd opgenomen in het bedrijfswagenbeleid? Met dit TCO-budget kan de werknemer kiezen voor een klassieke wagen (buiten het mobiliteitsbudget) of dit TCO-budget gebruiken als mobiliteitsbudget.

1.2.4.4 De formule “forfaitaire waarden” voor de berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget (art. 7/4)

Dit artikel stelt een formule vast voor de forfaitaire berekening van het bedrag van het mobiliteitsbudget.

Volgens de Raden moet worden gepreciseerd dat de werkgever de mogelijkheid⁵ heeft om het mobiliteitsbudget te verminderen met het bedrag van het beroepsgebruik van de bedrijfswagen, voor zover deze beroepskosten ten laste van de werkgever bovenop het mobiliteitsbudget worden vergoed.

De Raden vragen zich af hoe de werkgevers te werk zullen gaan die voor de vaststelling van het bedrag van het mobiliteitsbudget nu reeds gebruik maken van forfaitaire bedragen die op andere grondslagen zijn vastgesteld die rekening houden met theoretische kosten op basis van collectieve en niet op basis van individuele gemiddelden (bv. 500 euro per maand voor een categorie werknemers, 750 euro voor een andere en ten slotte 950 euro voor de derde categorie...). Zullen zij deze praktijk kunnen voortzetten?

Ten slotte stellen de Raden vast dat er niets is voorzien wanneer de werknemer van bij aanvang afziet van een wagen. In dergelijke gevallen is er geen referentievoertuig. Daarom menen de Raden dat het mogelijk moet zijn forfaitaire bedragen vast te stellen op basis van collectieve gemiddelden.

⁴ De administratie aanvaardt dat de werkgever het mobiliteitsbudget vaststelt op basis van de referentiewagen die geldt voor de functiecategorie waartoe de werknemer behoort, op voorwaarde dat hij deze methode toepast om het mobiliteitsbudget vast te stellen voor alle werknemers met een bedrijfswagen. Dezelfde methode moet consequent worden toegepast: ofwel wordt het mobiliteitsbudget per individuele werknemer vastgesteld, ofwel op basis van de referentiewagen die overeenstemt met de functiecategorie waartoe de werknemer behoort.

⁵ Mogelijkheid die wordt toegestaan door de wet van 25 november 2021 houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

1.2.4.5 Artikel 7/6 van het nieuwe hoofdstuk 1/1

Dit artikel stelt voor dat de eventuele keuze van de forfaitaire berekeningsmethode wordt gemaakt voor alle werknemers van de onderneming. De Raden staan positief tegenover dit voorstel.

1.2.5 Betreffende artikel 5 van het ontwerp van koninklijk besluit

Dit artikel beoogt in artikel 9, 5de streepje van het koninklijk besluit van 21 maart 2019 de woorden "duurzame vervoermiddelen" te vervangen door het woord "bestedingen". Om te vermijden dat het mobiliteitsbudget wordt gebruikt voor loonoptimalisatiedoeleinden (cf. punt 1.1.), stellen de Raden voor om de woorden "duurzame vervoermiddelen" niet te vervangen. Ze herinneren eraan dat de wet al op limitatieve wijze in bepaalde gelijkstellingen voorziet.

1.2.6 Betreffende artikel 6 van het ontwerp van koninklijk besluit

Dit artikel schrijft voor dat de artikelen 1, 2, 3 en 5 uitwerking hebben met ingang van 1 januari 2022, terwijl artikel 4 in werking treedt op 1 januari 2023.

De Raden vragen één enkele datum van inwerkingtreding toe te passen voor alle bovengenoemde artikelen. Ze zijn gekant tegen een inwerkingtreding op 1 januari 2022 met terugwerkende kracht. 1 januari 2023 lijkt hun ook zeer kort voor de ondernemingen die hun mobiliteitsbudget al op een andere basis hebben berekend. Er zou in een tolerantieperiode moeten worden voorzien om zich in regel te stellen, en voor degenen die net beginnen zou er een iets langere periode moeten zijn. De ervaring leert dat het minstens 6 maanden, en vaker een jaar duurt, voordat een mobiliteitsbudget in een onderneming is ingevoerd. Een onderneming die sinds een jaar haar mobiliteitsbudget voorbereidt om het op 1 januari 2023 ten uitvoer te leggen, zou in zeer korte tijd haar kopij moeten herzien.

2. De inhoud van de website <https://mobiliteitsbudget.be/nl>

De Raden feliciteren de administraties die betrokken waren bij de ontwikkeling en het onderhoud van de website, die een schat aan informatie bevat die zeer nuttig is voor de ondernemingen en de werknemers.

Ze vragen dat de administratieve praktijken inzake de aanvaarding van bestedingen die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget op de website <https://mobiliteitsbudget.be/nl> worden opgesteld vanuit een oogpunt van duurzame mobiliteit, dat de geest van de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget belichaamt.

Ze vragen ook te worden geraadpleegd wanneer wijzigingen worden aangebracht aan de inhoud van de bovengenoemde website, om ervoor te zorgen dat de beschrijving van de administratieve praktijken inzake de aanvaarding van bestedingen die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget niet leidt tot een onrechtmatig en onbedoeld gebruik van het mobiliteitsbudget.

Als voorbeeld vermelden de Raden de vraag 5.49 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 loonoptimalisatiedoeleinden, maar ook het gebruik van de eigen auto voor de woon-werkverplaatsingen aanmoedigen⁶.

⁶ 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.