



**AVIS**

**CCE 2017-0885**

**Budget mobilité**

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





## **Avis concernant le budget mobilité**

**Bruxelles  
7-4-2017**

## Saisine

Conformément au souhait exprimé par leurs Bureaux respectifs, les Conseils ont mené, en mai et juin 2016, de leur propre initiative une réflexion sur le budget mobilité, qui porte notamment sur les déplacements domicile-travail, lesquels relèvent de leur domaine de compétence.

Par lettre du 12 septembre 2016, le Ministre de l'Emploi Kris Peeters a demandé aux Conseils d'émettre un avis-cadre dans lequel ils définissent les lignes de force qui devraient selon eux régir l'instauration par le gouvernement d'un budget mobilité. Plus concrètement, la demande portait notamment sur les questions suivantes :

- Quel est le lien souhaité entre le budget mobilité et le cadre conventionnel existant ?
- Quel est le lien souhaité entre le budget mobilité et la loi sur la norme salariale ?
- Quel est le lien souhaité entre le budget mobilité et le cadre fiscal et parafiscal existant ?
- Comment garantir la neutralité budgétaire souhaitée pour le travailleur, l'employeur et les pouvoirs publics ?

La sous-commission mixte « Mobilité », en charge de ce dossier, s'est réunie dans ce cadre les 4, 20 et 27 octobre et le 10 novembre 2016 et a tenu compte des notifications pour le budget 2016-2017 concernant le budget mobilité<sup>1</sup>, approuvées par le Conseil des ministres du 20 octobre 2016 et confirmées le 17 novembre 2016.

Vu son interférence avec le dossier de la formation des salaires, le dossier du budget mobilité a été transféré au Groupe des 10. En janvier 2017, le Groupe des 10 a, dans le cadre de l'accord interprofessionnel 2017-2018, mandaté la sous-commission mixte « Mobilité » pour examiner, avant le 31 mars 2017, comment le budget mobilité peut être élaboré pour améliorer la mobilité durable et favoriser l'intermodalité, sans surcoût pour les employeurs, sans perte de salaire pour les travailleurs et sans impact négatif sur les budgets de la sécurité sociale et des pouvoirs publics, tout en précisant bien que le budget mobilité n'est qu'un des éléments d'une vision globale de la mobilité.

Afin d'exécuter ce mandat, la sous-commission mixte « Mobilité » s'est réunie les 15 et 20 février et les 10, 15, 21, 28, 30 et 31 mars 2017. Sur cette base, elle a rédigé l'avis suivant après avoir entendu l'ONSS et le SPF Finances, en partant du principe qu'un cadre (para)fiscal spécifique pour les voitures de société continue à exister. Cet avis a été approuvé le 7 avril 2017 par l'assemblée plénière mixte des Conseils.

Cet avis comprend trois parties. Dans la première partie, les Conseils exécutent le mandat du Groupe des 10 et répondent à la demande d'avis du Ministre de l'Emploi Kris Peeters visant à définir les grands principes qui devraient selon eux régir l'instauration d'un budget mobilité. Dans la deuxième partie, les Conseils énoncent d'initiative différentes recommandations concernant le cadre (para)fiscal des déplacements privés (domicile-travail et purement privés) afin que ce dernier favorise davantage un changement de comportement vers une mobilité plus durable et intermodale. Dans la troisième partie, les Conseils formulent des considérations finales.

---

<sup>1</sup> Il s'agit en particulier du passage suivant : « *Le Ministre de l'Emploi, la Ministre des Affaires sociales, le Ministre des Finances, le Ministre de la Mobilité et le Ministre des PME élaboreront, d'ici le mois d'avril 2017, un cadre permettant aux travailleurs dont le paquet salarial prévoit une voiture de société (avec ou sans carte essence), d'opter, moyennant l'accord de leur employeur, pour la conversion de cette voiture de société (et le cas échéant, la carte essence) en un budget de mobilité ou en une augmentation du salaire net.* »

## Avis

### 1 Les grands principes du budget mobilité

#### 1.1 Considérations générales

Les Conseils sont d'avis que l'introduction d'un budget mobilité doit se placer dans le contexte actuel de la mobilité dans notre pays, lequel est caractérisé par des problèmes de congestion de plus en plus aigus qui ont des conséquences négatives pour l'économie, le fonctionnement du marché du travail, l'accès aux services, l'environnement et la santé publique.

Les Conseils sont conscients que le budget mobilité ne va pas résoudre à lui seul les problèmes de mobilité, mais qu'il constitue un instrument parmi d'autres pour apporter une réponse aux défis en matière de mobilité auxquels notre pays est confronté. D'autres instruments<sup>2</sup>, qui peuvent être mis en place à cet effet, sont cités dans [l'avis du Conseil central de l'économie du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable](#), lequel constitue, selon l'AIP 2017-2018, une base de référence importante en la matière.

Conformément à l'engagement pris par les interlocuteurs sociaux dans le cadre de l'AIP 2017-2018, les Conseils s'engagent à travailler sur d'autres instruments susceptibles de contribuer à une mobilité plus durable et à une meilleure intermodalité.

Dans le présent avis, les Conseils se prononcent uniquement sur un budget mobilité qui peut être octroyé aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre. Les Conseils insistent pour que l'introduction du budget mobilité soit accompagnée de mesures anti-abus, telles que formulées dans le point 1.4.2 du présent avis, pour en assurer la neutralité budgétaire pour l'Etat, l'employeur et le travailleur, comme prévue dans l'accord interprofessionnel 2017-2018 et les notifications pour le budget 2016-2017 du gouvernement fédéral.

Ils se réservent la possibilité de se prononcer ultérieurement sur un budget mobilité élargi aux autres travailleurs si une marge salariale devait être disponible. Ils estiment néanmoins que cet élargissement du cadre et des travailleurs éligibles serait opportun en termes d'équité et afin de répondre aux objectifs de transition vers une mobilité plus durable. En tout état de cause, un tel élargissement devrait être envisagé compte tenu des impacts sociaux et (para)fiscaux de celui-ci.

---

<sup>2</sup> Il s'agit des instruments suivants : moyens de transport collectifs ; aménagement du territoire ; organisation de la société et du travail ; instruments fiscaux et financiers ; investissements ; normes de produits ; campagnes d'information et de sensibilisation ; technologies.

Enfin, les Conseils demandent que, parallèlement à l'adoption d'un nouveau cadre pour le budget mobilité, le gouvernement prenne des mesures concernant le verdissement accéléré du parc de voitures de société en général. Ils demandent que dans le futur, le traitement fiscal et parafiscal spécifique des voitures de société soit conditionné à un verdissement accéléré du parc des voitures de société (entre autres la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>) et ce, en tenant compte des contrats de leasings actuels et des amortissements ainsi que de l'offre réelle de voitures vertes sur le marché.

## **1.2 Définition du budget mobilité**

Les Conseils définissent le budget mobilité comme un budget :

- **que l'employeur peut octroyer aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre ;**

L'employeur peut décider quand et sous quelles conditions le budget mobilité est octroyé. Comme c'est actuellement le cas pour les voitures de société, le budget mobilité peut être instauré via une convention individuelle, une policy d'entreprise ou une convention collective de travail (qui a par exemple trait à une classification de fonction).

- **que le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser ;**

Une fois le budget mobilité mis à sa disposition, il revient au travailleur lui-même de faire ses choix de mobilité en fonction de ses besoins personnels, qui peuvent varier dans le temps et ce, dans les limites de la politique de mobilité de l'employeur.

- **que le travailleur doit consacrer prioritairement à des modes et services de transport durables ;**

Le budget mobilité, qui est calculé sur base annuelle, offre le choix au travailleur de remplacer la voiture de société à laquelle il peut prétendre (s'il renonce totalement à celle-ci) ou d'opter pour la combinaison d'une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché (budget de leasing ou charges d'amortissement moins élevés) avec des modes et services de transport durables.

Le solde dégagé par ce choix peut être consacré :

- en premier lieu à l'achat d'un abonnement de transports en commun publics, à une indemnité vélo et/ou à un leasing vélo, liés au déplacements domicile-travail.
- en second lieu, le solde restant est (après déduction des retenues applicables dans une approche « total cost » telles que définies au point 1.4.3) mis à disposition du travailleur qui peut l'utiliser pour l'usage d'autres modes et services de transports durables et partagés (tels que par exemple les systèmes de vélo et voiture partagés et des titres de transport en commun publics)<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Lorsque le futur cadre réglementaire concernant le budget mobilité sera en cours d'élaboration, les Conseils expliciteront ce qu'ils entendent par les modes et services de transport durables et partagés auxquels le budget mobilité peut être consacré.

- enfin, la partie du budget mobilité non-dépensée en fin d'année peut être versée au travailleur.
- **qui couvre les frais des déplacements privés de son détenteur.**

Le budget mobilité n'a pas pour but de financer les déplacements professionnels, sauf dans le cas où il inclut une voiture de société, laquelle permet de faire des « déplacements mixtes » (c.-à-d. des déplacements professionnels en plus des déplacements privés)<sup>4</sup>.

### **1.3 Objectifs du budget mobilité**

Dans l'accord interprofessionnel 2017-2018, le Groupe des 10 précise que le budget mobilité doit améliorer la mobilité durable et favoriser l'intermodalité.

Dans ce même esprit, les Conseils sont d'avis que le budget mobilité devrait, comme tout instrument de politique économique lié à la mobilité, tendre à apporter une réponse aux défis en matière de mobilité auxquels notre pays est confronté. Plus concrètement, le budget mobilité devrait à leurs yeux poursuivre les objectifs de mobilité suivants :

- S'inscrire dans le cadre d'une politique de mobilité durable, c'est-à-dire contribuer à atteindre les trois objectifs d'une politique de mobilité durable tels que définis dans l'avis du CCE « Principes de base pour une politique de mobilité durable » du 18 novembre 2015, à savoir :
  - donner aux citoyens (travailleurs y compris) un accès abordable, sûr et efficace aux biens et services, aux lieux de travail et à la vie sociale ;
  - permettre aux entreprises d'accéder de manière concurrentielle, sûre et efficace à leurs matières premières et de pouvoir fournir leurs biens et services de la même façon ;
  - minimaliser l'impact de la mobilité sur l'environnement et la santé publique.
- Viser à changer, le cas échéant, les comportements de mobilité non durables en offrant des modes et services de transport multiples et à contribuer ainsi à une réduction de la congestion du trafic, sans empêcher l'usage de la voiture pour ceux qui en ont besoin pour leurs déplacements domicile-travail (par ex. les gens qui travaillent dans un zoning industriel qui est uniquement accessible en voiture, des gens qui habitent à un endroit éloigné ou qui travaillent la nuit).
- Viser à faciliter la multimodalité (c.-à-d. la combinaison de différents moyens de transport).

---

<sup>4</sup> A cet égard, afin d'éviter toute confusion possible, les Conseils tiennent à préciser ce qu'il faut entendre par déplacement privé et déplacement professionnel. Un déplacement domicile-travail est un déplacement privé en ce sens qu'il engendre un coût qui incombe au travailleur et pour lequel il reçoit un remboursement total ou partiel de son employeur. Un déplacement professionnel est un déplacement dans le cadre d'une mission dont l'employeur doit obligatoirement rembourser les frais à son (ses) travailleur(s). Selon les Conseils, les déplacements professionnels ne font pas partie du budget mobilité vu que c'est l'employeur qui doit rembourser les frais des déplacements professionnels de ses travailleurs. Le travailleur n'a pas à utiliser son budget mobilité pour les déplacements professionnels, sauf dans le cas d'une voiture de société.

- Viser à promouvoir et développer l'offre de transports en commun collectifs (par exemple, train, tram, bus), l'offre de transports collectifs privés (par exemple les services de navettes) et l'offre de transports partagés (par exemple, les systèmes de voitures et vélos partagés), et ce, afin que ces offres répondent aux besoins croissants de mobilité (plus de flexibilité, plus de multimodalité etc.).

## **1.4 Eléments pour le cadre du budget mobilité**

Les Conseils définissent ci-après un ensemble d'éléments que le cadre du budget mobilité doit selon eux respecter de manière équilibrée.

### **1.4.1 Simplification administrative et contrôle de l'usage du budget mobilité**

La simplification administrative est un objectif important pour les entreprises dans le cadre de la gestion quotidienne de leurs activités en général (et donc aussi dans le cadre de la gestion quotidienne des abonnements de transports et des différents types de remboursement des frais de déplacements domicile-travail pour les différents modes).

La simplification administrative peut aussi constituer un moyen de faciliter la multimodalité, qui est encouragée par le budget mobilité (voir le point 2 « Vers un cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité » du présent avis).

Pour s'assurer que le budget mobilité contribue effectivement à une mobilité plus durable, il faudra selon les Conseils concevoir une solution de contrôle qui fasse en sorte que :

- le contrôle ne soit pas une charge administrative supplémentaire pour l'employeur par rapport à ce qui existe aujourd'hui (voir début de ce point 1.4.1) ;
- le choix des modes et services de déplacement pour l'utilisation du budget mobilité soit suffisamment attractif pour contribuer à la réalisation des objectifs de mobilité durable qu'il poursuit.

L'employeur doit pouvoir confier la gestion du budget mobilité à une tierce partie, via une application ou une carte. Dans ce cas, les Conseils estiment que cette tierce partie doit être soumise à un système de certification et qu'elle doit contrôler l'usage du budget mobilité.

Les Conseils souhaitent être associés à l'évaluation et au suivi du système de budget mobilité. Pour permettre cette évaluation, les Conseils demandent que, préalablement à la mise en place du système, le cadre législatif et administratif prévoie les mesures permettant à l'ONSS et au fisc de disposer des données nécessaires en vue d'assurer un suivi administratif et statistique du système ainsi que l'accès à ces données pour les Conseils. Cela signifie notamment que des données intégrantes à ce nouveau système de budget mobilité qui, à ce jour, ne font pas l'objet de déclaration spécifique (par ex. via la DMFA) devront pouvoir être identifiées et quantifiées.

### 1.4.2 Neutralité budgétaire pour l'Etat et la sécurité sociale

Selon les Conseils, le budget mobilité doit être budgétairement neutre pour l'Etat (IPP, ISOC et recettes de la sécurité sociale).

Dans cette optique, ils estiment que le budget mobilité ne peut donner lieu à une nouvelle forme d'optimisation salariale en permettant de remplacer des éléments de salaire brut en budget mobilité, vu les conséquences négatives que cela aurait pour les recettes de l'Etat et de la sécurité sociale.

Les Conseils demandent donc que le budget mobilité soit accompagné de mesures anti-abus. Ils demandent aux autorités compétentes (le fisc et l'ONSS) de proposer des solutions opérationnalisables et contrôlables pour éviter des abus et d'être consultés à ce propos. Ils énumèrent ci-après un nombre non-exhaustif de mesures anti-abus à titre exemplatif :

- Le budget mobilité ne peut être inférieur à ce qui est à ce jour alloué comme budget (total cost) pour la voiture de société, conformément à la car policy de l'entreprise.
- Il faudrait également prévoir un montant maximum pour éviter d'éventuelles dérives liées à l'application du système de budget mobilité.
- Il n'est pas possible de remplacer sa voiture de société actuelle par un budget mobilité si cette voiture de société a été le résultat d'un « salary sacrifice » (une diminution de salaire brut).
- Il faudrait prévoir les mesures nécessaires, notamment par le biais des données reprises sur la DMFA, afin d'éviter le risque que la car policy d'une entreprise – qui doit garder son caractère évolutif – soit modifiée dans le principal but de faire entrer de nouvelles catégories de travailleurs en ligne de compte pour l'octroi d'une voiture de société et donc aussi d'un budget mobilité dont la partie non-dépensée serait versée au travailleur. Les Conseils pensent notamment aux nouveaux entrants ainsi qu'aux travailleurs occupés dans l'entreprise qui bénéficient d'une promotion. Les Conseils ne veulent cependant pas exclure le fait que des travailleurs engagés pour certaines catégories de fonction puissent bénéficier d'un budget mobilité lorsque selon les pratiques actuelles du marché du travail, ils se voient octroyer une voiture de société.

### 1.4.3 Neutralité budgétaire pour les employeurs

Selon les Conseils, le budget mobilité doit être budgétairement neutre pour l'employeur en ce sens que les nouvelles règles ne peuvent pas conduire les employeurs à payer plus que le total cost actuellement d'application. Pour rappel, le total cost d'une voiture de société comprend le coût du leasing ou les charges d'amortissement<sup>5</sup>, les frais éventuels de carburant, les frais de gestion et les cotisations de solidarité. Le budget mobilité inclut donc lui aussi tous les coûts (charges fiscales, parafiscales et frais de gestion).

---

<sup>5</sup> En cas d'achat d'une voiture de société par l'employeur.

Rien n'empêche pour autant l'employeur qui le souhaite d'augmenter le budget global consacré à la mobilité, mais le budget mobilité ne peut selon les Conseils pas être un nouvel instrument permettant une optimisation salariale.

#### **1.4.4 Neutralité budgétaire pour les travailleurs**

Les Conseils sont d'avis que le budget mobilité doit garantir au travailleur au moins le même niveau de remboursement des frais de déplacement domicile-travail que le système conventionnel existant (CCT 19octies, CCT sectorielles ou d'entreprises prévoyant au moins des avantages équivalents).

Selon les Conseils, les travailleurs qui bénéficient d'un budget mobilité doivent être considérés comme s'ils avaient une voiture de société pour déterminer leur droit au cumul ou non avec des avantages prévus par d'autres instruments.

De plus, aux yeux des Conseils, les travailleurs qui bénéficient aujourd'hui d'indemnités de leur employeur exonérées d'impôts et de cotisations de sécurité sociale pour leurs déplacements domicile-travail effectués en transports en commun publics ou à vélo ne peuvent pas se retrouver dans une situation dans laquelle ils sont redevables d'impôts et de cotisations de sécurité sociale pour ces indemnités. Cela constituerait en effet une dissuasion à recourir à ces modes de transport durables, ce qui va à l'encontre des objectifs d'une politique de mobilité durable.

En outre, l'employeur doit informer le travailleur sur la manière dont le budget mobilité est calculé et le total cost afin de lui permettre de faire son choix.

#### **1.4.5 Cadre fiscal et parafiscal du budget mobilité**

Les Conseils demandent que le budget mobilité fasse l'objet d'un traitement fiscal et parafiscal cohérent/harmonisé et transparent.

Comme mentionné au point 1.4.2 du présent avis, les Conseils estiment que le nouveau cadre réglementaire du budget mobilité ne peut créer une possibilité supplémentaire d'optimisation salariale.

Les Conseils insistent sur le fait que le cadre (para)fiscal du budget mobilité doit comporter des incitations suffisantes à promouvoir les choix durables en matière de mobilité ainsi que des limitations adéquates pour éviter les choix de mobilité non durables.

#### ***Traitement fiscal et parafiscal des quatre composantes du budget mobilité***

Les Conseils proposent dès lors le cadre (para)fiscal suivant pour les quatre parties du budget mobilité :

- **Partie 1 du budget mobilité éventuellement consacrée à une voiture de société** : cette partie est sujette au traitement fiscal et parafiscal spécifique des voitures de société.
- **Partie 2 du budget mobilité consacrée aux abonnements de transports en commun publics et/ou au vélo** : cette partie du budget mobilité est complètement exonérée fiscalement et parafiscalement. Elle peut être consacrée aux abonnements de transports en commun publics (train, tram, bus et métro) et/ou à l'indemnité vélo et/ou au leasing vélo, liés aux déplacements domicile-travail.

- **Partie 3 du budget mobilité consacrée à d'autres modes et services de transport durables et partagés**, c'est-à-dire la différence entre d'une part le budget mobilité auquel le travailleur peut prétendre et d'autre part la voiture de société éventuellement choisie – y compris les retenues applicables – et/ou le montant du budget mobilité déjà consacré aux abonnements de transport en commun publics et le vélo : cette partie du budget mobilité est – après retenues applicables dans une approche « total cost » telles que définies au point 1.4.3 – mise à disposition du travailleur et peut être consacrée par ce dernier à des modes et services de transport durables et partagés<sup>6</sup> autres que les abonnements de transport en commun publics liés aux déplacements domicile-travail et le vélo.
- **Partie 4 du budget mobilité non dépensée** : à la fin de l'année, la partie qui n'a pas été totalement dépensée peut être versée au travailleur. Concernant ce dernier élément, les Conseils ont pris en considération l'avis de la section législation du Conseil d'Etat du 21 mars 2017 sur une proposition de loi relative au remplacement des écochèques par une indemnité nette. A cet effet, les Conseils rappellent que le budget mobilité doit être prioritairement consacré à des modes et services de transport durables. De plus, les Conseils conditionnent le traitement (para)fiscal spécifique de la partie du budget mobilité non dépensée (cf. ci-dessous) à l'usage d'un montant minimum dédié à des modes ou services de mobilité durable<sup>7</sup>. Si la valeur de cet usage n'atteint pas ce montant minimum, la partie du budget mobilité non dépensée sera sujette au même traitement que le salaire brut en tenant compte des retenues (para)fiscales déjà appliquées (cotisations patronales incluses à charge du budget mobilité).
- Les Conseils demandent que l'intégralité de la partie restante du budget mobilité (qui comprend les parties 3 et 4) soit soumise à un traitement (para)fiscal plus avantageux que du salaire brut si un montant minimum a été consacré à des modes ou services de transport durables. Cependant, ils insistent pour que le traitement (para)fiscal soit suffisamment élevé afin de compenser le plus possible les pertes de recettes de l'Etat et de la sécurité sociale engendrées par la partie du budget mobilité qui est complètement exonérée. A cette fin, il convient, selon les Conseils, de bien calibrer les paramètres suivants sur la partie restante du budget mobilité :
  - le taux de cotisation sociale,
  - le taux de dépenses non admises (soumis à l'ISOC),
  - le calcul de l'avantage de toute nature (soumis à l'IPP).

---

<sup>6</sup> Lorsque le futur cadre réglementaire concernant le budget mobilité sera en cours d'élaboration, les Conseils expliciteront ce qu'ils entendent par les modes et services de transport durables et partagés auxquels le budget mobilité peut être consacré.

<sup>7</sup> Lorsque le futur cadre réglementaire concernant le budget mobilité sera en cours d'élaboration, les Conseils définiront le montant minimum qui doit être dédié à des modes ou services de mobilité durable.

### ***Anticiper les conséquences du modal shift***

Les Conseils soulignent que l'usage optimal du budget mobilité devrait générer un modal shift important vers les modes et services de transport durables, ce qui induira une diminution de la congestion et une réduction des coûts y afférents pour l'environnement et la santé publique.

Ils attirent également l'attention sur le fait que ce changement de comportements de mobilité souhaité pourrait avoir un impact sur le budget de l'Etat et de la sécurité sociale en particulier, qu'il conviendra d'anticiper et d'étudier tout en tenant compte des externalités positives et négatives y afférentes.

#### **1.4.6 Lien entre le budget mobilité et la loi sur la norme salariale**

Le budget mobilité fait partie du concept de coûts salariaux visé par la norme salariale négociée dans l'AIP par les interlocuteurs sociaux et prévue par la nouvelle version de la loi du 26 juillet 1996 sur la promotion de l'emploi et la sauvegarde de la compétitivité.

## **2 Vers un cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité**

Conscients du fait que le budget mobilité ne suffira pas à lui seul à résoudre les problèmes de mobilité, les Conseils formulent ci-après des recommandations pour que le cadre (para)fiscal des déplacements privés (domicile-travail et purement privés) favorise davantage la mobilité durable et l'intermodalité.

### ***2.1 Un cadre (para)fiscal harmonisé, simplifié et plus cohérent pour inciter un changement de comportements de mobilité***

Les Conseils demandent qu'à côté de l'instrument du budget mobilité, le cadre (para)fiscal existant soit également simplifié, harmonisé et rendu plus cohérent et ce, afin de renforcer les incitants pour changer les comportements de mobilité et atteindre les objectifs d'une politique de mobilité durable. Ils énumèrent ci-dessous quelques exemples non-exhaustifs qui soutiennent leurs recommandations.

Les Conseils ont constaté que l'utilisation des moyens de transport durables est découragée par un manque d'harmonisation du cadre fiscal et parafiscal des déplacements domicile-travail.

Par exemple : contrairement au cadre fiscal, le cadre parafiscal considère comme du salaire toute intervention patronale pour les déplacements strictement privés, à l'exception de la voiture de société. Dès lors, si le travailleur utilise pour effectuer ses déplacements domicile-travail un moyen de transport durable ou des titres de transport (p.ex. Railease<sup>8</sup>) qu'il peut également utiliser pour ses déplacements purement privés, la valeur de cet usage purement privé est considérée comme une rémunération par l'ONSS. En théorie, l'employeur peut prouver qu'un déplacement est un déplacement domicile-travail, mais dans la pratique, il s'agit d'une lourde charge administrative pour l'employeur car pour chacun de

---

<sup>8</sup> Railease est un contrat entre une entreprise et la SNCB qui permet aux détenteurs d'une voiture de société d'utiliser 20, 40 ou 60 jours par an en libre parcours le train et/ou les sociétés de transport public régionales et/ou les B-parkings.

ses membres du personnel, il doit comparer les données figurant par exemple sur la carte Railease avec les jours effectivement prestés.

Ensuite, les Conseils constatent que le cadre (para)fiscal actuel est parfois trop complexe.

Par exemple, les règles (para)fiscales applicables au transport collectif organisé (TCO)<sup>9</sup> sont différentes pour : le travailleur-conducteur et le travailleur-passager ; le travailleur-passager qui verse une indemnité au travailleur-conducteur et le travailleur-passager qui ne verse aucune indemnité ; le TCO avec une voiture de société mise à disposition par l'employeur et le TCO avec la voiture privée du travailleur-conducteur etc.

Le traitement fiscal et parafiscal du vélo électrique est également complexe.

Par ailleurs, les Conseils constatent qu'il y a un manque de clarté ou de compréhension concernant les possibilités de cumuler les exonérations fiscales et les conditions régissant ce cumul. Souvent, les exonérations fiscales ne sont cumulables qu'à la condition que les modes de transport auxquels elles se rapportent ne soient pas utilisés pour le même trajet ou la même partie du trajet, ce qui décourage la multimodalité.

Enfin, les Conseils attirent l'attention sur l'absence de cadre (para)fiscal pour les nouveaux moyens de transport, tels que les voitures et vélos partagés.

L'ONSS est plus souple pour les nouveaux modes de transport et tant qu'il y a une preuve que ceux-ci sont utilisés uniquement pour les déplacements domicile-travail, l'intervention patronale est exonérée de cotisations sociales.

Concernant le fisc, les systèmes de voitures partagées appartiennent à la catégorie « autres moyens de transport » et sont exonérés à hauteur de maximum 380€ par an. Cependant, ces règles fiscales ne sont pas explicites.

---

<sup>9</sup> On entend par « transport collectif organisé » (TCO), le transport collectif des membres du personnel au moyen de tout véhicule susceptible de permettre le transport d'au moins 2 personnes (autocar, autobus, minibus, camionnette, jeep, pick up, voiture, moto, scooter...) organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs, le cas échéant, à l'intervention d'une société de transport de personnes.

Le covoiturage qui consiste à rassembler dans une seule voiture plusieurs personnes pour effectuer les trajets entre le domicile et le lieu de travail peut, lui aussi, être considéré comme un TCO, s'il est organisé par l'employeur ou par un groupe d'employeurs.

## **2.2 pour un cadre (para)fiscal favorisant la mobilité durable et l'intermodalité**

Les Conseils demandent dès lors que dans la mesure du possible le traitement fiscal et parafiscal pour chaque mode de transport soit harmonisé (ce qui ne signifie pas que tous ces modes de transport doivent être exonérés). Ils demandent aux autorités compétentes (le fisc et l'ONSS) d'élaborer des propositions d'amélioration et de consulter les Conseils à ce propos. Ils recommandent ci-dessous quelques améliorations sans avoir l'intention d'être exhaustif. Les Conseils demandent que:

- le traitement parafiscal de l'usage purement privé des transports en commun publics (tram, bus et métro) et du vélo d'entreprise, qui sont également utilisés pour les déplacements domicile-travail, soit aligné sur le traitement fiscal, c'est-à-dire que cet usage ne soit soumis à aucune cotisation de sécurité sociale patronale et personnelle, ni à l'IPP. Ainsi, les Conseils demandent que, dans le cas où une voiture de société est combinée avec les transports en commun publics (par ex. Railease) ou le vélo, l'usage strictement privé qui est fait de ce mode de déplacement soit aussi exonéré de cotisations de sécurité sociale.
- les règles fiscales et parafiscales régissant le transport collectif organisé (TCO) soient simplifiées, comme cela avait déjà été demandé dans l'avis du CCE du 15 octobre 2014 concernant des propositions d'actions fédérales visant à promouvoir le covoiturage en Belgique.
- le traitement fiscal et parafiscal du vélo électrique soit simplifié. À l'heure actuelle, ce traitement varie en fonction de la vitesse et de la puissance maximale de pédalage assisté que ce vélo peut atteindre (différence entre l'e-bike ordinaire pouvant atteindre 25 km/h et le speed pedelec, l'e-bike rapide pouvant rouler jusqu'à 45 km/h). Les Conseils font référence aux travaux actuellement en cours au sein du comité de gestion de l'ONSS.
- le cumul d'un vélo d'entreprise et d'une indemnité kilométrique exonéré d'impôts, permis par le fisc, soit également exonéré au niveau parafiscal afin d'inciter l'utilisation de ce mode de transport durable.
- le cadre fiscal et parafiscal évolue en fonction de l'offre de transport, qui est en plein développement. À cet égard, les Conseils demandent par exemple l'élaboration d'un cadre (para)fiscal pour les systèmes de partage de voitures et de vélos, qui peuvent contribuer à une mobilité durable.

les possibilités de cumul des exonérations fiscales des interventions patronales pour différents moyens de transports soient clarifiées. Les Conseils estiment que les exonérations fiscales des indemnités des employeurs pour les modes de transport utilisés à des moments différents dans le cadre des déplacements domicile-travail devraient être cumulables sous certaines conditions, même si ces modes de transport sont utilisés pour le même trajet ou la même partie du trajet.

### 3 Considérations finales

Vu l'équilibre et la cohérence de cet avis, les Conseils demandent que, lors de l'élaboration d'un cadre réglementaire en matière de budget mobilité, il soit tenu compte de l'ensemble des recommandations qu'ils y ont formulées.

Lorsque le futur cadre réglementaire concernant le budget mobilité sera en cours d'élaboration, les Conseils expliciteront ce qu'ils entendent par les modes et services de transport durables et partagés auxquels le budget mobilité peut être consacré.

Les Conseils attirent une nouvelle fois l'attention sur le fait que le budget mobilité, l'amélioration du cadre fiscal et parafiscal (en termes d'harmonisation et de simplification) et le fait que le cadre (para)fiscal des voitures de société soit dans le futur conditionné à un verdissement accéléré du parc des voitures de société doivent être considérés comme trois instruments d'amélioration de la mobilité, qui s'insèrent dans une politique intégrée de mobilité durable et ne peuvent constituer un instrument d'optimisation salariale.

Cette politique de mobilité durable devrait selon les Conseils s'appuyer sur une vision stratégique interfédérale de mobilité qu'ils demandent de développer au plus vite (cf. [avis du CCE « Principes de base pour une politique de mobilité durable » du 18 novembre 2015](#)).

Enfin, les Conseils attirent l'attention sur le fait que leur proposition de budget mobilité offre plusieurs avantages par rapport à la piste qui consiste à permettre aux travailleurs qui disposent d'une voiture de société de la convertir en net :

- Dans la proposition des Conseils, les travailleurs optant pour un budget mobilité, peuvent après avoir abandonné leur voiture de société ou avoir choisi une voiture plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché :
  - d'abord consacrer le solde dégagé par ce choix à des abonnements de transports en commun publics et/ou au vélo liés aux déplacements domicile-travail ;
  - ensuite, à d'autres modes et services de transports durables et partagés (tels que les systèmes de vélo et voiture partagés et des titres de transport en commun publics) ;
  - enfin, seule la partie de leur budget qui n'a pas été dépensée peut être versée à la fin de l'année au travailleur.
- L'incitant (para)fiscal pour l'usage des transports en commun publics et du vélo est plus important que lorsque le budget est versé immédiatement en net. La proposition des Conseils est donc plus à même d'inciter à des choix de mobilité durable et d'engendrer un changement des comportements de mobilité des travailleurs.
- La proposition des Conseils constitue un incitant supplémentaire au développement de nouvelles solutions de mobilité durable pour les acteurs du marché.

Assistaient à la séance plénière commune du 7 avril 2017, tenue sous la présidence de Messieurs R. TOLLET, Président du Conseil central de l'économie, et P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail:

***Membres du Conseil Central de l'Economie:***

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentant l'artisanat, le petit et moyen commerce et la petite industrie:**

Mesdames DEITEREN et MATTHEEUWS

**Membre nommé sur la proposition du secteur non marchand fédéral en Belgique:**

Madame SLANGEN

**Membres nommés sur la proposition des organisations représentatives des travailleurs:**

Fédération générale du Travail de Belgique: Monsieur QUINTARD

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Monsieur VAN ZWOL

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Monsieur VALENTIN

**Etait également présent à la réunion en tant qu'expert du Conseil:**

Monsieur COOMANS

***Membres du Conseil National du Travail:***

Organisations des employeurs:

Fédération des entreprises de Belgique: Monsieur BUYASSE

Organisations des classes moyennes: Madame DEITEREN et Monsieur MIGNOLET

Alliance agricole belge: Monsieur BOTTERMAN

Union des entreprises à profit social : Madame SLANGEN

Organisations des travailleurs:

Fédération générale du Travail de Belgique: Madame DUROI et Monsieur VANDER LINDEN

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique: Monsieur VERJANS

Centrale générale des Syndicats libéraux de Belgique: Monsieur VALENTIN