



AVIS

CCE 2018-2400

Budget mobilité et adaptation de
l'allocation de mobilité

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



**Avis concernant l'instauration d'un budget mobilité et le dispositif
adapté de l'allocation de mobilité**

**Bruxelles
25.09.2018**

Saisine

Par lettre du 27 juillet 2018, le Conseil national du Travail a reçu de la part de Madame Maggie De Block, ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, une demande d'avis portant, d'une part, sur le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité et, d'autre part, sur le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

Le 13 septembre 2018, des représentants de l'administration fiscale et de l'ONSS ont participé à la réunion de la sous-commission mixte « Budget mobilité », laquelle a été chargée par les Bureaux du Conseil central de l'économie et du Conseil national du Travail (ci-après « les Conseils ») du traitement de cette demande d'avis, afin de présenter les projets de loi précités et les pistes qu'ils envisagent pour assurer le suivi de la mise en oeuvre de l'allocation de mobilité et du budget mobilité.

Sur la base de cette présentation et des échanges de vues qui ont suivi, la sous-commission mixte « Budget mobilité » a élaboré l'avis ci-dessous lors de ses réunions des 13 et 21 septembre 2018, lequel a été approuvé le 25 septembre 2018 par la séance plénière commune des Conseils.

Étant donné que l'entrée en vigueur de la loi concernant l'instauration d'un budget mobilité est déjà prévue le 1er octobre 2018, il a été décidé de rendre un avis concis formulant des recommandations visant à éliminer quelques lacunes importantes dans les projets de loi précités.

Avis

1 Etapes concrètes vers une mobilité (plus) durable

§1. Les Conseils constatent qu'il a été donné suite à la demande formulée dans leur avis du 21 février 2018¹, à savoir l'instauration d'un budget mobilité en complément de l'allocation de mobilité. Les Conseils estiment en effet que, pour atteindre réellement et efficacement l'objectif de mobilité durable, l'introduction d'une mesure telle que le budget mobilité recommandé dans leur avis du 7 avril 2017² est nécessaire. Le budget mobilité crée en effet une incitation plus grande à faire des choix de mobilité durable. Il encourage en outre la multimodalité et décourage (para-) fiscalement les travailleurs à échanger leur voiture de société pour une voiture privée, ce qui n'est pas le cas de l'allocation de mobilité.

2 Éliminer des lacunes fondamentales de principe dans les projets de loi

§2. Sur la base des textes légaux soumis aux Conseils pour avis, il coexisterait, en Belgique, trois systèmes en matière d'avantages de toute nature (ATN) liés à la mobilité automobile :

1. la voiture de société, stricto sensu (càd. qui ne fait pas partie d'un budget mobilité) ;

¹ Avis CCE-CNT du 21 février 2018 sur le projet de loi concernant l'instauration d'une allocation de mobilité (CCE 2018-0540 DEF, Avis CNT n° 2075)

² Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

2. l'allocation de mobilité (AM - Cash for Car);
3. le budget mobilité (BM) qui peut contenir une voiture de société respectueuse de l'environnement.

§3. Les Conseils identifient ci-après deux lacunes de principe importantes dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

2.1 Garantir la neutralité budgétaire des deux nouveaux systèmes (le BM et l'AM telle que modifiée)

§4. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017³, le budget mobilité et l'allocation de mobilité doivent, selon les Conseils, être neutres sur le plan budgétaire pour l'État (impôt des personnes, impôt des sociétés et recettes de la sécurité sociale). Dans cette optique et au vu de leur mission de responsabilisation⁴ dans le maintien de l'équilibre budgétaire de l'ONSS-Gestion globale, les Conseils estiment que le budget mobilité et l'allocation de mobilité ne peuvent pas donner lieu à de nouvelles formes d'optimisation salariale.

§5. Les Conseils rappellent l'ensemble cohérent et équilibré des recommandations qu'ils ont formulées dans leur avis susmentionné du 7 avril 2017. Ils estiment que celles-ci auraient dû être privilégiées par le gouvernement.

2.2 Interdire le cumul d'un budget mobilité et/ou d'une allocation de mobilité et/ou d'une voiture de société qui ne fait pas partie d'un budget mobilité

§6. Les Conseils déplorent qu'aucune des mesures anti-abus proposées dans leur avis du 7 avril 2017 n'ait été reprise dans les projets de loi soumis à leur avis.

§7. Une mesure anti-abus essentielle que les Conseils souhaitent voir figurer dans les textes de loi définitifs est l'interdiction pour un travailleur de cumuler les trois différents systèmes repris au §2. Cela signifie que, si un travailleur bénéficie de l'un des trois systèmes, il ne peut bénéficier de l'un des deux autres. Si tel était le cas, le 2ème ou 3ème système serait requalifié comme une rémunération (nette à convertir en brut).

3 Éliminer des lacunes techniques dans les projets de loi

§8. Les Conseils identifient ci-après un ensemble de lacunes techniques dans les projets de loi qui leur ont été soumis pour avis et formulent des recommandations visant à éliminer ces lacunes.

³ Avis CCE-CNT du 7 avril 2017 concernant le budget mobilité (CCE 2017-0885 DEF, Avis CNT n° 2030)

⁴ En vertu de l'article 23, §2 de la loi du 18 avril 2017 portant réforme du financement de la sécurité sociale.

3.1 Prévoir des forfaits pour déterminer la valeur de l'allocation de mobilité, de la cotisation de solidarité CO₂ et de l'ATN de la voiture de société « fictive »

- §9. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la restitution de leur voiture de société, l'allocation de mobilité est fixée sur la base de la valeur de catalogue de la voiture de société restituée, tel que stipulé à l'article 11, §1 de la loi du 30 mars 2018 concernant l'instauration d'une allocation de mobilité.
- §10. Pour les travailleurs qui souhaitent recevoir de leur employeur une somme d'argent en échange de la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre mais pour laquelle ils n'ont pas opté, ce critère ne peut cependant pas être utilisé. Les Conseils font remarquer que le projet de loi modifiant la loi du 30 mars 2018 ne prévoit pas de critère alternatif. Ils demandent dès lors que l'on prévoie dans le texte de loi définitif⁵ des forfaits permettant de déterminer la valeur des allocations de mobilité, de la cotisation de solidarité CO₂ et de l'ATN pour une voiture de société « fictive ».

3.2 Promulguer l'AR d'exécution dans les plus brefs délais après consultation des Conseils

- §11. Les Conseils constatent que la gestion du budget mobilité sera mise en œuvre selon les modalités déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres⁶.
- §12. Les Conseils demandent que l'AR d'exécution soit élaboré en concertation avec les acteurs concernés qui ont une expérience du terrain afin que l'application de celui-ci soit gérable et n'entraîne pas de charge administrative supplémentaire pour les parties concernées.
- §13. Les Conseils souhaitent être consultés sur le projet d'AR d'exécution et demandent qu'il soit promulgué dans les plus brefs délais.

3.3 Prévoir et rendre possible le suivi et l'évaluation des deux nouveaux systèmes

- §14. Conformément aux principes énoncés dans leur avis du 7 avril 2017 susmentionné, les Conseils estiment qu'il est important que l'allocation de mobilité et le budget mobilité puissent être évalués et ajustés si nécessaire. À la lumière de la responsabilité des interlocuteurs sociaux en leur qualité de gestionnaires de l'ONSS telle qu'instaurée par le présent Gouvernement, les Conseils insistent sur ce point essentiel pour pouvoir mener une politique budgétaire en toute intelligence et connaissance des effets de telles mesures. En outre, ils demandent à nouveau que l'on prévoie dans le cadre législatif et administratif des mesures permettant à l'ONSS et à l'administration fiscale de disposer des données nécessaires pour assurer le suivi de l'application des deux nouveaux systèmes. Les Conseils souhaitent que ces données soient mises à leur disposition.

⁵ On entend ici la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité.

⁶ Voir l'article 9 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité

- §15. Les Conseils prennent acte du fait que l'évaluation du budget mobilité a été explicitement prévue⁷, mais pas celle de l'allocation de mobilité. Ils demandent par conséquent que la loi modifiant la loi du 30 mars 2018 instaurant une allocation de mobilité comporte une disposition sur la méthode de suivi et d'évaluation statistique et budgétaire de l'allocation de mobilité.
- §16. Les Conseils constatent que l'ONSS – contrairement à l'administration fiscale – a déjà élaboré des pistes concrètes pour le suivi des deux systèmes. Les Conseils appellent l'administration fiscale à élaborer également des pistes pour le suivi des deux systèmes et souhaitent discuter de ces pistes avec eux.
- §17. Par ailleurs, l'interdiction de cumul (cf. §7) prônée par les Conseils devrait permettre de simplifier le suivi administratif de l'application des systèmes.

4 Garantir la cohérence entre les législations

- §18. Les Conseils constatent avec satisfaction que le projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité comporte une définition de la notion de « voiture respectueuse de l'environnement ».
- §19. Par ailleurs, ils insistent sur la nécessaire cohérence des définitions mentionnées dans le texte de loi avec les autres législations en vigueur.

5 Faire entrer en vigueur les deux nouveaux systèmes au 1^{er} janvier 2019

- §20. Enfin, les Conseils demandent que le budget mobilité et le dispositif adapté de l'allocation de mobilité entrent tous deux en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

⁷ Voir l'article 28 du projet de loi concernant l'instauration d'un budget mobilité