



Perscommuniqué

CRB/NAR-advies over de invoering van een mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding ("cash for car")

Om duurzame mobiliteit aan te moedigen, stelden de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (hieronder: de Raden) op 7 april 2017 in een gezamenlijk advies een mobiliteitsbudget als alternatief voor de bedrijfswagen voor. De federale regering werkte ondertussen haar eigen regeling uit, die de mobiliteitsvergoeding werd genoemd, maar beter bekend staat als 'cash for car'. De Raden stelden in een advies van 21 februari 2018 dat de mobiliteitsvergoeding vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit slechts zinvol is indien er ook een mobiliteitsbudget komt dat gebaseerd is op hun unaniem advies van 7 april 2017.

Vóór het zomerreces van 2018 stelde de federale regering voor om een mobiliteitsbudget in te voeren en om het toepassingsgebied van de mobiliteitsvergoeding uit te breiden tot de werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen maar geen gebruik hebben gemaakt van dat recht. De Raden hebben op vraag van minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid Maggie De Block op 25 september 2018 een unaniem advies uitgebracht over de wetsontwerpen ter zake. In dit advies stellen de Raden vast dat er werd tegemoetgekomen aan hun vraag om naast de mobiliteitsvergoeding ook een mobiliteitsbudget in te voeren; ook formuleren ze aanbevelingen om een aantal belangrijke lacunes in de genoemde wetsontwerpen weg te werken.

Concreet vragen de Raden:

- de budgetneutraliteit van de twee nieuwe systemen (t.w. het mobiliteitsbudget en de mobiliteitsvergoeding zoals ze werd gewijzigd) voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en inkomsten van de sociale zekerheid) te garanderen;
- het cumuleren van een mobiliteitsbudget en/of een mobiliteitsvergoeding en/of een bedrijfswagen die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget te verbieden. Dit betekent dat een werknemer die gebruik maakt van één van de drie systemen, geen gebruik kan maken van één van de twee andere. Mocht dat toch het geval zijn, dan zou het tweede of het derde systeem opnieuw als een nettoloon (om te zetten in een brutoloon) worden gekwalificeerd;
- forfaits te stipuleren voor de waardebepaling van de mobiliteitsvergoeding, de CO2-solidariteitsbijdrage en het voordeel van alle aard van de "fictieve" bedrijfswagen;
- het uitvoerings-kb dat de praktische uitwerking van het mobiliteitsbudget zal regelen, op te stellen in overleg met de betrokken actoren die over ervaring op het terrein beschikken, opdat de toepassing ervan werkbaar is en voor de betrokken partijen niet tot bijkomende administratieve lasten leidt. De Raden wensen te worden geraadpleegd over het ontwerp van uitvoerings-kb en vragen dat het zo snel mogelijk wordt uitgevaardigd;
- de opvolging en evaluatie van de twee nieuwe systemen in het wetgevende kader te voorzien en voor de RSZ en de fiscale administratie mogelijk te maken. Gegeven hun responsabiliserende verantwoordelijkheid met het oog op het bewaren van het budgettair evenwicht van de RSZ-Globaal beheer, dringen de Raden aan op dit essentiële punt om een begrotingsbeleid te kunnen voeren met volledige kennis van zaken en kennis van de gevolgen van dergelijke maatregelen;
- te zorgen voor coherentie van de in de wetteksten vermelde definities met andere geldende wetgeving;
- het mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding allebei op 1 januari 2019 in werking te laten treden.

Het advies kan worden geraadpleegd op de websites van de Raden. (www.nar-cnt.be)