



Communiqué de presse

Vers un budget mobilité qui met l'accent sur la mobilité

Dans le cadre de l'exécution de l'accord interprofessionnel 2017-2018, le Conseil central de l'économie et le Conseil national du travail ont émis, le 7 avril 2017, un avis unanime dans lequel ils proposent un budget mobilité qui s'insère dans une politique intégrée de mobilité durable en incitant notamment à un changement de comportement vers une mobilité plus durable et qui ne peut constituer un instrument d'optimisation salariale.

Par « budget mobilité », il faut entendre un budget, calculé sur base annuelle, que l'employeur peut octroyer aux travailleurs comme alternative à la voiture de société à laquelle ils peuvent prétendre. Le travailleur a la possibilité d'accepter ou de refuser le budget mobilité qui lui offre le choix 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 moyens et services de transport plus durables.

Le budget mobilité proposé par les Conseils met davantage l'accent sur la mobilité en favorisant l'intermodalité et la mobilité durable par rapport à la piste qui consiste à permettre aux travailleurs qui disposent d'une voiture de société de la convertir uniquement en net.

- Dans la proposition des Conseils, les travailleurs optant pour un budget mobilité, doivent, après avoir abandonné leur voiture de société ou avoir choisi une voiture de société plus respectueuse de l'environnement et/ou meilleur marché, consacrer prioritairement le solde dégagé par ce choix à des modes et services de transport durables. Ils peuvent d'abord consacrer ce solde à des abonnements de transports en commun publics et/ou au vélo liés aux déplacements domicile-travail. Ensuite ils peuvent le consacrer 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 du budget mobilité non dépensée est versée à la fin de l'année au travailleur.
- La proposition des Conseils est plus à même d'inciter à des choix de mobilité durable et d'engendrer un changement des comportements de mobilité. L'incitant (para)fiscal pour l'usage des transports en commun publics et/ou du vélo est plus important que lorsque le budget est versé immédiatement en net. En effet, dans la proposition des Conseils, la partie du budget mobilité utilisée pour financer cet usage lié aux déplacements domicile-travail est complètement exonérée (para)fiscale. De plus, le traitement (para)fiscal de la partie du budget mobilité non dépensée est plus avantageux que le salaire brut uniquement lorsqu'un montant minimum du budget mobilité a été consacré à des services et modes de transport durables.
- Enfin, la proposition des Conseils constitue un incitant supplémentaire au développement de nouvelles solutions de mobilité durable pour les acteurs du marché.

Le budget mobilité proposé par les Conseils est budgétairement neutre pour les employeurs, pour les travailleurs ainsi que pour l'Etat et la sécurité sociale. Il ne peut pas engendrer de surcoût pour les employeurs, ni une charge administrative supplémentaire par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Il doit garantir aux travailleurs au moins le même niveau de remboursement des frais de déplacement domicile-travail qu'actuellement.

Estimant que le budget mobilité doit être budgétairement neutre pour l'Etat et la sécurité sociale, les Conseils insistent pour que :

- l'introduction du budget mobilité soit accompagnée de mesures anti-abus opérationnalisables et contrôlables dont

ils en suggèrent quelques-unes;

- l'intégralité de la partie restante du budget mobilité¹ soit soumise à un traitement (para)fiscal 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 (para)fiscalement ;
- le traitement (para)fiscal spécifique de la partie du budget mobilité non dépensée soit conditionné à l'usage d'un montant minimum dédié à des modes ou services de mobilité durable. 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). Dans le cas contraire, la partie restante du budget mobilité sera soumise à un traitement (para)fiscal plus avantageux que du salaire brut.
- l'impact sur le budget de l'Etat et de la sécurité sociale d'un modal shift engendré par un usage optimal du budget mobilité soit anticipé et étudié tout en tenant compte des externalités positives et négatives y afférentes.

Les Conseils sont conscients du fait que le budget mobilité ne suffira pas à lui seul à résoudre les problèmes de congestion de plus en plus aigus et à rendre la mobilité plus durable et intermodale.

C'est pourquoi ils demandent au gouvernement, qu'à côté de l'instrument du budget mobilité :

- le traitement (para)fiscal spécifique des voitures de société soit conditionné dans le futur à un verdissement accéléré du parc des voitures de société et ce, en tenant compte des contrats de leasing actuels et des amortissements ainsi que de l'offre réelle des voitures vertes sur le marché ;
- le cadre (para)fiscal des déplacements privés (domicile-travail et purement privés) soit simplifié, harmonisé et rendu plus cohérent suivant les recommandations concrètes formulées dans l'avis, afin que celui-ci favorise davantage la mobilité durable et l'intermodalité.

Les Conseils précisent que le budget mobilité doit s'insérer dans une politique intégrée de mobilité durable. Cette politique devrait selon eux s'appuyer sur une vision stratégique interfédérale de mobilité qu'ils demandent de développer au plus vite (cette demande figurait déjà dans l'avis du CCE du 18 novembre 2015 sur les principes de base pour une politique de mobilité durable).

Vu l'équilibre et la cohérence de leur avis, les Conseils insistent pour 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. Enfin, ils demandent d'être consultés sur des propositions de mesures anti-abus et des propositions d'amélioration du cadre (para)fiscal des déplacements privés.

L'avis est disponible sur les sites des Conseils : <http://www.ccecrb.fgov.be/> et www.cnt.be.

¹ La partie restante du budget mobilité comprend non seulement la partie du budget mobilité consacrée à d'autres modes et services de transport durables et partagés autre que les abonnements de transports en commun publics et le vélo liés aux déplacements domicile-travail, mais également la partie du budget mobilité non-dépensée.

