

Dossier

Mobiliteit van A tot Z



○



sodiwe

LOON | ADVIES | OPLEIDING

sodiwe

Het Dossier Mobiliteit van A tot Z is een uitgave van Sodiwe vzw.

Verantwoordelijke uitgever: Filip Tollenaere, Van Benedenlaan 32, 2800 Mechelen.

Redactie: Sodiwe Advies en Opleiding

Het dossier Mobiliteit van A tot Z werd redactioneel afgesloten op **14/04/2023**.

Niets uit deze uitgave mag in enige vorm of op enige wijze worden overgenomen zonder voorafgaande en schriftelijke toestemming van de uitgever. De redactie staat in voor de betrouwbaarheid van de in de uitgave opgenomen informatie waarvoor ze echter niet aansprakelijk kan worden gesteld.

Inleiding

Mobiliteit is een thema dat velen beroert of we nu werkgever, werknemer of bedrijfsleider zijn. Omwille van de gunstige fiscale behandeling maken bedrijfswagens nog vaak deel uit van een attractief en integraal verloningspakket. Hybride en elektrische wagens doen steeds meer hun intrede in het wagenpark van ondernemingen. Tegelijkertijd slibben onze wegen dicht, groeit ook het besef rond de impact van onze mobiliteit op het milieu én wint de (bedrijfs)fiets voor het woon-werkverkeer aan enorme populariteit. Politiek wordt dan weer ingezet op het mobiliteitsbudget en op het volledig broeikasvrij maken van bedrijfswagens tegen 2026. Lees hierover meer in ons themadossier mobiliteit van A tot Z.

Inhoud

Dossier	0
Mobiliteit van A tot Z	0
Verplichtingen als werkgever in het woon-werkverkeer van werknemers	4
Algemeen principe wanneer de werknemer met het openbaar vervoer naar het werk komt	4
Algemeen principe wanneer uw werknemer met eigen vervoer naar het werk komt.....	5
De bedrijfswagen.....	6
Hoe wordt de bedrijfswagen belast voor de werknemer?	6
En wat met de brandstofkosten?	7
Hoe komt het dat een voordeel alle aard maandelijks kan verschillen?	7
Wat betekent het minimum voordeel alle aard?.....	7
WLTP of NEDC?.....	7
Een netto eigen bijdrage van de werknemer voor de wagen?	8
Een tankkaart zonder bedrijfswagen?.....	8
Hoe wordt het belastbaar voordeel berekend bij een lichte vracht?	8
De CO ₂ -bijdrage op bedrijfswagens - hoe zit dat precies?	9
Nieuw vanaf 1 juli 2023 !	9
De fiscale aftrekbaarheid van een bedrijfswagen	11
Wat met de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens in de vennootschap?	11
Het mobiliteitsbudget	12
Wat betekent de 'total cost of ownership' en hoe bereken ik dit?	12
Waarom kan het mobiliteitsbudget gespendeerd worden?	13
Het mobiliteitsbudget: ook voor bedrijfsleiders?	14
De fiets van A tot Z	15
De fiscale behandeling van de bedrijfsfiets?.....	15
Hoe wordt de bedrijfsfiets sociaalrechtelijk behandeld?.....	15
De fietsvergoeding: hoe zit dat precies?	16
Fietsvergoeding voor werknemer die reeds een bedrijfswagen hebben?.....	17
De bedrijfsfiets in het kader van een brutoloonruil?	17
Alternatief voor een klassieke brutoloonruil?.....	18

Verplichtingen als werkgever in het woon-werkverkeer van werknemers

Algemeen principe wanneer de werknemer met het openbaar vervoer naar het werk komt

Algemeen principe is dat u als werkgever verplicht bent om tussen te komen in de kosten voor het woon-werkverkeer als uw werknemers daarvoor gebruik maken van het openbaar vervoer. Deze algemene regeling is voorzien in de zogenaamde 'CAO 19/9 van 23 april 2019' van de NAR. Maken uw werknemers gebruik van de **trein** om naar het werk te komen, dan is uw tussenkomst als werkgever gebaseerd op een tabel met forfaitaire bijdragen van 70% van de prijzen van de treinkaart. **Let wel**, wanneer er een sectorale- of een ondernemings-CAO is afgesloten, zal deze altijd voorrang hebben op deze CAO van de NAR. In veel sectoren is dit overigens het geval.

Wanneer uw werknemers een **andere vorm van openbaar vervoer** gebruiken, dus **niet de trein**, wordt dit als volgt bepaald en dit voor verplaatsingen vanaf 1 km:

- ✓ Wanneer de prijs vaststaat dan stemt uw tegemoetkoming als werkgever overeen met 71,8% van de werkelijk betaalde prijs.
- ✓ Wanneer de prijs in verhouding staat tot de afgelegde afstand, dan wordt de tegemoetkoming van de werkgever begrensd tot 75% van de prijs van de treinkaart voor een gelijkaardig traject.



Bepalingen op het niveau van de sector of op het niveau van de onderneming. Zoals hierboven reeds gesteld wordt de verplichte werkgeverstussenkomst in het openbaar vervoer van de werknemer vaak vastgelegd in een CAO, hetzij op sectorniveau, hetzij op ondernemingsniveau. Dit is vaak een hoger percentage, bijvoorbeeld 80% of 90% van de prijzen van de treinkaarten. Wanneer de tarieven van de treinkaarten verhogen (*normaal gezien op 1 februari van elk jaar*), dan verhoogt ook de tussenkomst van de werkgever. Het is dus altijd raadzaam om na te gaan of er geen sectorale CAO bestaat en om te kijken wat hierin de bepalingen zijn! Dit is uiteraard iets wat Sodiwe voor u opvolgt en automatisch toepast.

Wat is dan die derde betalingsregeling precies?

Een derdebetalersregeling maakt een tussenkomst van de overheid in de prijs van een treinkaart mogelijk. Als werkgever sluit u dan een '**Overeenkomst Derde Betaler voor de privésector**' met de NMBS. De NMBS verbindt er zich toe om gratis treintickets te verstrekken aan de werknemers van de onderneming. 80% van de kost is ten laste van de werkgever en 20% is ten laste van de overheid. Als werkgever ontvang u één globale factuur binnen de maand die volgt op de validering van de treinkaarten. De details van die factuur kan u controleren met een persoonlijke toegangscode op de site van de NMBS. In bepaalde sectoren zijn er CAO's gesloten die de werkgever verplichten tot het gebruik van de derde betalingsregeling. Ook voor De Lijn, de MIVB en TEC kan een derdebetalersregeling worden ingevoerd.

Algemeen principe wanneer uw werknemer met eigen vervoer naar het werk komt

Dezelfde CAO 19/9 van 23 april 2019 voorziet niet in een algemene verplichte tussenkomst in de reiskosten wanneer de werknemer met een eigen vervoersmiddel (auto, moto, carpooling,...) zijn of haar woon-werkverkeer verzorgt. Ook hier dienen we dus te kijken naar de overeenkomsten die in de specifieke sector werden gesloten!

Wat komt er het meeste voor?

- ✓ Ofwel is er een CAO die verwijst naar de prijzen van de treinkaarten. De bedragen worden dan rechtstreeks afgeleid van de tarieven van de NMBS.
- ✓ Ofwel is er een sectorale CAO die verwijst naar de algemene CAO 19 octies of 19/9. Hierbij wordt er dan verwezen naar de forfaitaire bedragen zoals deze zijn opgenomen in de tabellen van deze CAO's.
- ✓ Ofwel is er een CAO, (hetzij op sector-, hetzij op ondernemingsniveau) die zelf tabellen heeft en periodiek worden aangepast.

! De tussenkomst die u als werkgever betaalt indien de werknemer met een eigen vervoersmiddel naar het werk komt, is in principe belastbaar. Bij de berekening van de bedrijfsvoorheffing wordt in inkomstenjaar 2023 een vast bedrag van 470 EUR per jaar vrijgesteld. Let wel, deze vrijstelling geldt enkel wanneer de werknemer opteert voor een forfaitaire aftrek van zijn beroepskosten in de personenbelasting.

De bedrijfswagen

De bedrijfswagen is nog nooit zo populair geweest. Volgens de laatste cijfers (2020) zou één op vijf werknemers over een bedrijfswagen beschikken. Een bedrijfswagen is niet gratis. Wanneer uw werknemers hun bedrijfswagen ook voor privé-doeleinden mogen gebruiken (waaronder trouwens ook woon-werkverkeer verplaatsingen vallen!), dan betaalt u daar als werkgever, maar ook de werknemer een bepaalde kostprijs voor. Dit privégebruik is immers een **voordeel in natura** waarop de werknemer belastingen verschuldigd is en de werkgever een CO2-bijdrage (solidariteitsbijdrage). Aan de hand van een aantal vragen lichten we de bedrijfswagen in al zijn facetten toe.

Hoe wordt de bedrijfswagen belast voor de werknemer?

Wanneer uw werknemers hun bedrijfswagen ook voor privé-doeleinden mogen gebruiken, dan moet dit voordeel **fiscaal gewaardeerd** worden. Dit voordeel alle aard (VAA) zal fictief bij het belastbaar loon van de werknemer gevoegd worden voor de berekening van de **bedrijfsvoorheffing**. Hierdoor zal men echter ook een fictief verhoogd belastbaar loon krijgen. Daarom moet het bedrag waarmee het belastbaar loon fictief werd verhoogd, opnieuw in mindering gebracht worden van het nettoloon. Dit ziet u ook duidelijk op een loonbrief. Het resultaat is dat de werknemer belastingen betaalt op het VAA en dat het **nettoloon** dus **daalt**.



Vóór 2012 werd er om dit voordeel te bepalen rekening gehouden met het aantal privé-kilometers die de werknemer aflegde. Sinds 1 januari 2012 wordt er echter rekening gehouden met de cataloguswaarde van de wagen. De basisformule om het voordeel alle aard te bepalen is: **(cataloguswaarde x 6/7) x CO₂-coëfficiënt**. Elk begrip in deze formule verdient echter meer dan een woordje uitleg...

Allereerst is er de cataloguswaarde..... Voor alle wagens, dus ook voor tweedehands wagens, wordt rekening gehouden met “*de catalogusprijs van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, inclusief opties en werkelijk betaalde BTW, zonder rekening te houden met enige korting of vermindering*”. Vervolgens wordt het voordeel aangepast in functie van de ouderdom van de wagen: de vastgestelde cataloguswaarde mag worden verminderd met 6% per jaar vanaf de eerste inschrijving van het voertuig, echter zonder dat deze waarde kleiner mag zijn dan 70% van de oorspronkelijke waarde.

0-12 maanden	100%	25-36 maanden	88%	49-60 maanden	76%
13-24 maanden	94%	37-48 maanden	82%	> 61 maanden	70%

Een voorbeeld. De cataloguswaarde van een Volkswagen Golf is 30.000 EUR excl. BTW en hierop wordt een korting gegeven van 3.000 EUR. In dit voorbeeld bedraagt de werkelijk betaalde BTW 5.670 EUR (namelijk 21% op de met de korting verminderde cataloguswaarde van 27.000 EUR) en **NIET** 6.300 EUR (zijnde 21% op de cataloguswaarde van 30.000 EUR). Voor de berekening van het voordeel moet dus in dit geval rekening gehouden worden met een totaal bedrag van 35.670 EUR (zijnde de cataloguswaarde van 30.000 EUR zonder korting, verhoogd met de werkelijk betaalde BTW van 5.670 EUR).

Er is de breuk 6/7..... De kosten verbonden aan het privégebruik van de bedrijfswagen worden verdeeld tussen de werknemer en de werkgever. In de berekening van het voordeel van alle aard voor de werknemer wordt hiervoor gewerkt met de breuk 6/7^e. Het werkgeversaandeel bedraagt 17% van het voordeel alle aard voor de werknemer en wordt beschouwd als een verworpen uitgave waarop dan ook vennootschapsbelasting verschuldigd is.

Er is de CO₂-coëfficiënt.... De referentie-CO₂-uitstoot wordt jaarlijks bepaald in functie van de gemiddelde CO₂-uitstoot over een periode van 12 opeenvolgende maanden die eindigt op 30 september van het jaar voorafgaand aan het belastbaar jaar. De gemiddelde CO₂-uitstoot wordt berekend op basis van de nieuw ingeschreven personenwagens.

En wat met de brandstofkosten?

Voor de berekening van het voordeel alle aard op de wagen is het niet van belang wie de brandstofkosten in verband met het privé-gebruik betaalt. De werknemer wordt op hetzelfde voordeel alle aard belast wanneer hij ofwel zelf de brandstof voor privé-gebruik betaalt als wanneer de werkgever de brandstof betaalt, bijvoorbeeld door de terbeschikkingstelling van een tankkaart.

Hoe komt het dat een voordeel alle aard maandelijks kan verschillen?

Voor de berekening van het VAA wordt rekening gehouden met het **aantal kalenderdagen** in een bepaalde maand. Dit heeft tot gevolg dat het bedrag van het voordeel van maand tot maand verschilt.

Wat betekent het minimum voordeel alle aard?

Het voordeel mag nooit minder bedragen dan 820 EUR (niet geïndexeerd) per jaar. Voor het inkomstenjaar 2023 wordt een **ondergrens van 1.540 EUR** vooropgesteld. Deze ondergrens wordt jaarlijks herzien/geïndexeerd.

WLTP of NEDC?

Door Europese regelgeving dienden vanaf 1 september 2018 alle nieuwe wagens die ingeschreven worden, een strengere emissie-, verbruiks- en CO₂-test te ondergaan. De nieuwe WLTP-test (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure*) vervangt de bestaande NEDC-test (*New European Driving Cycle*). **Tot en met 31 december 2020** moesten autoconstructeurs voor WLTP-wagens wel nog een theoretische NEDC-waarde berekenen uit hun WLTP-waarde

(NEDC 2.0-waarde). **Sinds 1 januari 2021** is er geen verplichting meer om een NEDC 2.0-waarde te berekenen (behalve voor nieuwe personenauto's waarvan de gemeten NEDC CO₂-waarde minder dan 50 gram CO₂ per kilometer bedraagt). Voor het vaststellen van het belastbaar voordeel van alle aard (VAA) moet er rekening gehouden worden met het CO₂-uitstootgehalte van het voertuig zoals dat beschikbaar is bij de DIV.

Bij de vaststelling van het VAA zal daarom rekening moeten worden gehouden met de:

- ✓ NEDC 1.0 CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een NEDC-waarde heeft;
- ✓ WLTP CO₂-waarde wanneer het voertuig enkel een WLTP-waarde heeft;
- ✓ NEDC 2.0 CO₂-waarde of de WLTP-CO₂-waarde (vrije keuze) wanneer het voertuig zowel een NEDC 2.0 CO₂-waarde als een WLTP-waarde heeft.

De NEDC 2.0 CO₂-waarde is terug te vinden op het gelijkvormigheidsattest (COC) onder de rubriek 49.1 en de WLTP CO₂-waarde onder de rubriek 49.4.

Een netto eigen bijdrage van de werknemer voor de wagen?

Als u uw werknemers vraagt om een eigen bijdrage te betalen vanuit hun nettoloon, dan mag die bijdrage afgetrokken worden van het voordeel alle aard. Stel dat uw werknemer een maandelijks belastbaar voordeel heeft van 200 EUR en u vraagt als werkgever een bijdrage van 50 EUR, dan bedraagt het voordeel van alle aard waarop de werknemer belastingen verschuldigd is 150 EUR per maand. Als uw werknemer een netto bijdrage betaalt die gelijk is aan het voordeel alle aard, dan is er geen extra belasting verschuldigd. Dit kan bijvoorbeeld wanneer een werknemer een duurdere wagen wil, dan wat het budget voorziet. Dit wordt wel best opgenomen in de car policy.

Een tankkaart zonder bedrijfswagen?

Wanneer u aan uw werknemer enkel een tankkaart ter beschikking stelt zonder bedrijfswagen, dan is het privégebruik van de tankkaart eveneens een VAA waarop de werknemer belast wordt. In dit geval zal de werkelijke waarde belast worden, namelijk het VAA dat overeenkomt met het bedrag dat uw werknemer zou betaald hebben voor de brandstof die hij gebruikte voor privé-verplaatsingen (incl. het woon-werkverkeer). Concreet dient er dan gekeken te worden welk % van de verplaatsingen een beroepsmatig

karakter hebben en te worden toegepast op het totale getankte bedrag.



Hoe wordt het belastbaar voordeel berekend bij een lichte vracht?

We starten met de definitie van een lichte vracht. Het gaat om een voertuig dat ontworpen en gebouwd werd voor het vervoer van goederen en waarvan de toegelaten massa niet meer is dan 3500 kg. Het gaat hier om pick-ups met een enkele of een dubbele cabine, bestelwagen met een enkele of dubbele cabine met specifieke regels waaraan de passagiersruimte en de laadruimte moet voldoen. Monovolumes, SUV's of luxe 4x4 wagen vallen **doorgaans niet** onder de definitie van een lichte vracht. Het is de autokeuring die toezicht uitoefent op deze technische kenmerken en de fiscus baseert zich hierop.

! Wist je dat de term 'lichte vracht' enkel door de fiscus gebruikt wordt? De RSZ hanteert 'utilitair voertuig'.

Ook een lichte vracht kan privé door de werknemer worden gebruikt. De forfaitaire berekening zoals bij een klassieke bedrijfswagen geldt hier niet. Het voordeel wordt bepaald in functie van **de werkelijke waarde voor de gebruiker**. Volgens de fiscus dient de waarde te worden begroot in het concrete voordeel dat een werknemer uit het gebruik haalt, namelijk de concrete besparing die wordt gerealiseerd door het gebruik van de lichte vracht.

De raming van het voordeel verschil naar gelang het type voertuig en de afgelegde kilometers.



In de praktijk bestaat er **geen vaste formule** om de werkelijke waarde van het voordeel in hoofde van de gebruiker te berekenen, de werkgever moet de werkelijke waarde van het voordeel **ramen**. Wanneer dit een duidelijke onderschatting van het voordeel zou zijn, kan dit een risico inhouden omdat de fiscus dit ten allen tijde kan betwisten. Als werkgever kan u wel steeds een ruling aanvragen bij de Rulingdienst van de FOD Financiën, met betrekking tot de werkelijke waarde van het voordeel.

De CO₂-bijdrage op bedrijfswagens - hoe zit dat precies?

Wanneer u als werkgever een bedrijfswagen ter beschikking stelt van uw werknemer, hetzij voor privégebruik, hetzij voor collectief vervoer (bijvoorbeeld van en naar de werven), dan bent u in principe steeds een **CO₂-bijdrage** verschuldigd zelfs wanneer er een financiële tussenkomst is van de werknemer in de financiering en/of het gebruik van het voertuig. De CO₂-bijdrage is een **forfaitaire bijdrage** die berekend wordt op grond van het CO₂-uitstootgehalte dat terug te vinden is op het gelijkvormigheidsattest van de wagen in kwestie.

De berekening van deze bijdrage neemt het CO₂-uitstootgehalte van elk voertuig (Y) in aanmerking, vermenigvuldigd met 9 EUR, waarvan een bedrag wordt afgetrokken naargelang het voertuig wordt aangedreven met een benzine, diesel- of LPG-motor. Het resultaat wordt tenslotte gedeeld door 12 en vermenigvuldigd met een jaarlijks wijzigende coëfficiënt om zo de **maandelijkse solidariteitsbijdrage** te bekomen. Het bedrag van de solidariteitsbijdrage wordt jaarlijks op 1 januari geïndexeerd.

Vanaf 1 januari 2023 zijn volgende bedragen van kracht:

TYPE WAGEN		FORMULE
Benzine	CO ₂ : gekend	$[(Y \times 9,00) - 768] : 12 \times 1,5046$
	CO ₂ : niet gekend	$[(182 \times 9,00) - 768] : 12 \times 1,5046 = 98,06\text{EUR}$
Diesel	CO ₂ : gekend	$[(Y \times 9,00) - 600] : 12 \times 1,3525$
	CO ₂ : niet gekend	$[(165 \times 9,00) - 600] : 12 \times 1,5046 = 99,75\text{ EUR}$
LPG		$[(Y \times 9,00) - 990] : 12 \times 1,5046$
Elektrisch		31,34 EUR per maand
OPMERKING: De maandelijkse solidariteitsbijdrage bedraagt minimum steeds 31,34 EUR		

Een voorbeeld

Voor een benzinewagen met een CO₂-uitstoot van 145 bedraagt de solidariteitsbijdrage voor de werkgever 67,33 EUR per maand. Immers, $[(145 \times 9) - 768] : 12 \times 1,5046$ is 67,33 EUR.

Nieuw vanaf 1 juli 2023 !

De CO₂-bijdrage verhoogt voor wagens die rijden op fossiele brandstoffen die worden gekocht, geleased of besteld vanaf 1 juli 2023. Voor deze wagens dient het resultaat van de berekening immers nog vermenigvuldigd te worden met een factor: voor de periode van 1 juli 2023 tot 1 januari 2025 bedraagt deze 2,25. Daarna verhoogt deze vermenigvuldigingsfactor stapsgewijs tot 5,50 vanaf 2027.

Bij de beoordeling van de bijdrageplicht maakt de RSZ het onderscheid tussen “utilitaire voertuigen” en “gewone voertuigen”. Een utilitair voertuig is een voertuig dat valt onder het toepassingsgebied van de solidariteitsbijdrage maar dat de fiscus kwalificeert als **lichte vracht en dat belast wordt op basis van de werkelijke waarde van het voordeel**. Een **gewoon voertuig** is een voertuig dat behoort tot de klasse M1 en N1 (personenauto, auto voor dubbel gebruik, minibus, mono volume of luxueus terreinvoertuig).

Indien er sprake is van verplaatsingen met **een utilitair voertuig**, dan wordt het privégebruik niet verondersteld en is de CO₂-bijdrage in principe **niet verschuldigd**. Verplaatsingen van de woonplaats naar de werkplaats met een utilitair voertuig worden hier niet beschouwd als woon-werkverplaatsingen. **Eventueel ander bijkomend privégebruik zal dan weer wel aanleiding geven tot een bijdrageplicht.**

De fiscale aftrekbaarheid van een bedrijfswagen

Wat met de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens in de vennootschap?

De zogenaamde gramformule bepaalt de mate van aftrekbaarheid van de autokosten. Sinds 1 januari 2020, -dus vanaf aanslagjaar 2021-, is het aftrekpercentage: $120\% - (0,5 \text{ maal coëfficiënt maal aantal gram CO}_2)\%$. Voor een dieselwagen ligt de coëfficiënt op 1, voor een benzine- of LPG-wagen is de coëfficiënt 0,95 en voor een CNG wagen is dit 0,90.



Een voorbeeld om dit te illustreren

Stel, een Audi A4 met een gewone dieselmotor en een CO₂ van 135 gram/km.

✓ De fiscale aftrekbaarheid van deze wagen is: $120\% - (0,5 \times 1 \times 135)$ is 52,5%

Let wel, wanneer een auto een CO₂-uitstoot heeft van 200 g of meer, mag de aftrek nooit meer zijn dan 40%.

Let wel, voor de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens is 1 juli 2023 een scharniermoment:

- Voor personenwagens op fossiele brandstof die worden besteld voor 1 juli 2023 geldt een overgangsmaatregel. De huidige formule rond fiscale aftrekbaarheid blijft van toepassing op voorwaarde dat het voertuig niet van eigenaar verandert.
- Voor personenwagens op fossiele brandstof die worden besteld tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 geldt een uitdoofscenario. De aftrekbaarheid wordt in 2025 afgetopt op 75%, op 50% in 2026, op 25% in 2027 en herleid tot nul in 2028.
- Personenwagens op fossiele brandstof die vanaf 1 januari 2026 worden besteld, zullen niet meer fiscaal aftrekbaar zijn.
- Emissievrije voertuigen (elektrische wagens) die voor 1 januari 2027 besteld worden blijven 100% fiscaal aftrekbaar. Daarna wordt de fiscale aftrekbaarheid geleidelijk aan afgebouwd van 95% aftrekbaarheid voor wagens die vanaf 1 januari 2027 besteld worden tot 67,5% aftrekbaarheid voor wagens die in 2031 besteld worden.

Het mobiliteitsbudget

In maart 2019 zag het mobiliteitsbudget het levenslicht. In essentie komt deze maatregel erop neer dat een werknemer via het mobiliteitsbudget de mogelijkheid krijgt om zijn bedrijfswagen in te ruilen voor een budget dat op verschillende manieren kan worden aangewend.

Bent u als werkgever verplicht om in te stappen in het mobiliteitsbudget?



Het is alleen de werkgever die kan beslissen om over te gaan tot de invoering van het mobiliteitsbudget. Dit kan enkel wanneer hij gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden, minstens 1 bedrijfswagen ter beschikking hebben gesteld. De wachttermijnen die er vroeger waren in hoofde van de werknemer zijn sinds 1 januari 2022 geschrapt.

Wat betekent de 'total cost of ownership' en hoe bereken ik dit?

De berekening van de hoogte of de omvang van het mobiliteitsbudget gebeurt op basis van de reële jaarlijkse werkgeverskost van de bedrijfswagen die wordt opgegeven of ingeruild. Dit wordt aangeduid met het begrip '**total cost of ownership**'. Op die manier is de invoering van het mobiliteitsbudget van de werkgever **budgetneutraal** in vergelijking met de kost voor de terbeschikkingstelling van een wagen.

Wanneer een leasewagen wordt ingeruild dan vormt de maandelijkse leasingprijs plus de bijkomende kosten zoals de brandstof, de CO₂-bijdrage, de niet aftrekbare btw, ... een goed vertrekpunt om de TCO te bepalen in hoofde van de werkgever. Wanneer er een netto eigen bijdrage is van de werknemer voor de bedrijfswagen via een inhouding op het loon, dan dient dit in mindering te worden gebracht van het bekomen resultaat. Wanneer een door de onderneming aangekochte wagen wordt ingeruild voor het mobiliteitsbudget dan worden de leasingkosten vervangen door een jaarlijkse afschrijving van 20%. Hierbij dienen

dan ook nog de brandstof, de CO₂-bijdrage, de verzekeringen etc. aan worden toegevoegd.



In eerste instantie geldt een absolute beperking: het mobiliteitsbudget dat de werkgever kan invoeren ligt tussen de 3.000 EUR en 16.000 EUR. Daarnaast is er sinds kort ook een relatieve beperking: het mobiliteitsbudget mag nooit meer dan 1/5 van het totale brutoloon bedragen.

Waarom kan het mobiliteitsbudget gespendeerd worden?

Wanneer werknemers hun (recht op een) bedrijfswagen inruilen voor een mobiliteitsbudget kunnen zij dit budget spenderen binnen 3 pijlers. Elk van deze pijlers kent eigen sociale en fiscale regels.

Pijler 1: milieuvriendelijke bedrijfswagen

Binnen de eerste pijler heeft de werknemer de mogelijkheid om voor een milieuvriendelijke bedrijfswagen te kiezen. Momenteel betekent dit dat de gekozen bedrijfswagen maximaal een CO₂-uitstoot van 95 gram/km mag hebben. Deze bedrijfswagen geniet dezelfde fiscale en sociale behandeling als een klassieke bedrijfswagen. Vanaf 1 januari 2026 moeten alle voertuigen uit deze pijler wagens zonder CO₂-uitstoot zijn.



Pijler 2: Duurzame vervoersmiddelen (zachte mobiliteit) en huisvestingskosten



In pijler 2 kan de werknemer kiezen voor alternatieven in het kader van zachte mobiliteit (zoals een fiets of een motorfiets die elektrisch wordt aangedreven), abonnementen of vervoersbewijzen van het openbaar vervoer, georganiseerd gemeenschappelijk vervoer of deeloplossingen zoals autodelen of het huren van een auto voor een bepaald aantal dagen per jaar om bijvoorbeeld mee op vakantie te gaan.

Sinds 1 januari 2022 zijn er een heel aantal keuzemogelijkheden bijgekomen in deze pijler: zonder limitatief te zijn: abonnementen voor het openbaar vervoer voor inwonende gezinsleden

van de werknemer, de voetgangerspremie, elektrisch aangedreven drie- en vierwielers, de kosten voor de financiering van bv. een fietslening,....

Een bijzonderheid in deze pijler is dat ook de huisvestingskosten van een werknemer, meer bepaald de huurgelden, de kapitaalaflossingen of de interesten van hypothecaire leningen, ook in aanmerking komen tenminste wanneer de werknemer binnen een straal van 10 km in vogelvlucht van de normale plaats van tewerkstelling woont. Nog een bijkomende bijzonderheid hierin is dat een werknemer die meer dan 60% van zijn arbeidstijd thuis werkt, zijn woning ook als zijn normale plaats van tewerkstelling kan beschouwen en op die manier zijn mobiliteitsbudget kan besteden aan huisvestingskosten.

De keuzes die de werknemer hierin maakt zijn vrijgesteld van sociale zekerheidsbijdragen en bedrijfsvoorheffing.

Pijler 3: Saldo

Het saldo dat overblijft wordt uitbetaald aan de werknemer. Op dit bedrag wordt er 38,07% bijzondere werknemersbijdrage geheven door de RSZ. Wanneer de werknemer bijvoorbeeld een saldo heeft van 2.000 EUR op het einde van het jaar, houdt hij hier netto 1.238,60 EUR van over.

Het mobiliteitsbudget: ook voor bedrijfsleiders?

In het begin van het mobiliteitsbudget heerste er onduidelijkheid of 'bedrijfsleiders' ook in aanmerking kwamen voor het mobiliteitsbudget. De FAQ van de overheid www.mobiliteitsbudget.be bevestigt dat enkel werknemers die in het kader van het loonsysteem over een bedrijfswagen beschikken of ervoor in aanmerking komen, het mobiliteitsbudget kunnen genieten. Personen die arbeid verrichten onder gezag, zonder verbonden te zijn door een arbeidsovereenkomst, worden gelijkgesteld met werknemers (bv. statutaire personeelsleden). Dit betekent dat zelfstandige bedrijfsleiders niet kunnen instappen in het systeem van het mobiliteitsbudget, tenzij zij tevens werknemer zijn binnen dezelfde onderneming en als werknemer over een bedrijfswagen beschikken of ervoor in aanmerking komen.

De fiets van A tot Z

Werknemers stimuleren om met de fiets naar het werk te komen, heeft een aantal voordelen: minder fileleed, sportievere en gezondere werknemers, minder kans dat werknemers te laat op het werk aankomen, ... De laatste jaren wordt dan ook een aanzienlijke groei van het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer vastgesteld. Begrijpelijk, het gebruik van de fiets wordt **fiscaal en parafiscaal sterk aangemoedigd**.



Als werkgever kan u een bedrijfsfiets aanbieden aan uw werknemers, net zoals u bijvoorbeeld al aan een aantal van uw werknemers een bedrijfswagen ter beschikking stelt. Het hoeft daarbij niet noodzakelijk om een klassieke stadsfiets te gaan, ook mountainbikes, elektrische fietsen, racefietsen en speed pedelecs... behoren tot de mogelijkheden.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om een leasefiets ter beschikking te stellen van de werknemers waarbij deze laatsten een deel van hun brutoloon kunnen inruilen voor de fiets. Op die manier wordt dit voor u als werkgever een budgetneutrale operatie.

De fiscale behandeling van de bedrijfsfiets?

Het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer wordt fiscaal aangemoedigd! Het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een fiets met toebehoren (met inbegrip van de onderhouds- en stallingskosten) is immers **vrijgesteld van belastingen** in hoofde van de werknemer, tenminste wanneer de fiets door de werknemer ook **daadwerkelijk gebruikt wordt voor het woon-werkverkeer**. Indien dat het geval is, dan vallen ook de andere verplaatsingen met de fiets onder de fiscale vrijstelling.

Ten opzichte van de bedrijfswagen is dit een echte troef. Daar is immers wel een belastbaar voordeel in hoofde van de werknemer.

Voor u als werkgever is de tussenkomst in de kosten voor verplaatsingen met de fiets 100% aftrekbaar als beroepskost. Daarnaast zijn alle investeringen die een werkgever/vennootschap doet om het woon-werkverkeer met de fiets te ondersteunen en stimuleren sinds 1 januari 2020 voor 100% aftrekbaar. Vóór 1 januari 2020 was dit nog 120%. Het gaat dan bijvoorbeeld om volgende investeringen:

- ✓ Kosten voor het verwerven, (ver)bouwen van een gebouw bestemd voor het stallen van fietsen tijdens de werkuren of voor kleedmakers en sanitaire voorzieningen (douches);
- ✓ Kosten voor het onderhouden en herstellen van bedrijfsfietsen (bijv. gereedschap);
- ✓ Kosten voor toebehoren (accu en lader elektrische fiets, fietstas, fietshelm, extra slot,...)

Hoe wordt de bedrijfsfiets sociaalrechtelijk behandeld?

De RSZ heeft zijn standpunt afgestemd op dit van de fiscus. Er zijn dus geen sociale zekerheidsbijdragen verschuldigd op het privégebruik van de bedrijfsfiets. Ook hier geldt de vrijstelling enkel wanneer de werknemer de fiets daadwerkelijk gebruikt voor woon-werkverkeer.

De fietsvergoeding: hoe zit dat precies?

Als werkgever kan u een kilometervergoeding toekennen aan de werknemers die hun woon-werkverkeer met de fiets afleggen (ongeacht of ze dit doen met hun eigen fiets of met een door de werkgever ter beschikking gestelde bedrijfsfiets).

Tenzij sectorale bepalingen de toekenning van de fietsvergoeding opleggen aan de werkgever, is deze laatste niet verplicht om de vergoeding te betalen aan werknemers die zich met de fiets naar het werk begeven. **In de meeste sectoren is een fietsvergoeding voor een bepaald minimumbedrag echter wél verplicht.**

Om vrijgesteld te zijn van RSZ-bedragen, mag deze fietsvergoeding niet meer bedragen dan 0,27 EUR/km (bedrag 2023). De vergoeding wordt toegekend per afgelegde kilometer van en naar het werk. Voor de **fiscus** geldt hetzelfde vrijgestelde grensbedrag.

Omdat de fietsvergoeding gekoppeld is aan effectieve fietskilometers, is het een bedrag dat in principe maand tot maand kan variëren, dit al naargelang het aantal fietsdagen. Een vast bedrag elke maand is in principe onmogelijk. Daarenboven kan de fietsvergoeding **niet gecumuleerd** worden met de gewone tussenkomst woon-werkverkeer. Het is dus het één of het ander.

Gebruikt de werknemer **slechts voor een deel van zijn woon-werktraject de fiets**, bijvoorbeeld tot aan de opstapplaats van het openbaar vervoer, dan kan hij tevens genieten van de fietsvergoeding voor het deel van het traject dat afgelegd wordt met de fiets. Daarnaast kan hij in dat geval ook nog een tussenkomst in de kosten voor het openbaar vervoer ontvangen van zijn werkgever.

Het is aan te bevelen de werknemers **op eer te laten verklaren** dat zij zich met de (bedrijfs-)fiets naar het werk begeven, evenals het aantal kilometers zij desgevallend afleggen.



Nieuw: cao 164: verplichte fietsvergoeding vanaf 1 mei 2023

Alle werknemers uit de private sector die met de fiets naar het werk komen krijgen een fietsvergoeding van 0,27 EUR per afgelegde kilometer. De vergoeding wordt geplafonneerd op een afstand van maximaal 20 km per traject enkel (40 km heen en terug).

Het betreft een aanvullende cao: de maatregel is enkel van toepassing op sectoren en ondernemingen waar nog geen collectieve arbeidsovereenkomst in verband met het toekennen van een fietsvergoeding bestaat. Let wel, ondernemingen die een fietsvergoeding toekennen op basis van een individuele arbeidsovereenkomst of op het niveau van het arbeidsreglement, vallen wel onder de nieuwe cao 164.

Fietsvergoeding voor werknemer die reeds een bedrijfswagen hebben?

Het kan zeker. Wanneer iemand met de fiets in plaats van met zijn bedrijfswagen naar het werk komt, is het mogelijk om hem als werkgever hiervoor de vrijgestelde fietsvergoeding te betalen. Hij wordt hiervan, door de fiscus en de RSZ, niet uitgesloten gewoon omdat hij ook over een bedrijfswagen beschikt. Natuurlijk is het wel zo dat er sprake dient te zijn van effectief fietsverkeer. Ook hier is het als werkgever zeker aan te bevelen om uw werknemers een verklaring op eer te laten tekenen waarin ze verklaren in welke periodes en op welke dagen ze met de fiets naar het werk komen. Ook wanneer een werknemer maar een deel van het

woon-werk-traject met de fiets aflegt en de rest met de bedrijfswagen, kan voor dat deel de fietsvergoeding betaald worden.



Let wel: wanneer de werknemer een bedrijfswagen en een bedrijfsfiets ter beschikking heeft, is de fiets enkel vrijgesteld van belastingen en van sociale zekerheidsbijdragen wanneer er met de bedrijfsfiets daadwerkelijk regelmatig verplaatsingen in het kader van woon-werkverkeer gebeuren.

Het kan dus, maar moet het ook? Het betalen van een fietsvergoeding aan uw werknemers is echter niet altijd verplicht. Ook hier dient gekeken te worden naar de bepalingen die in de betrokken sector worden voorgeschreven. In sommige sectoren is er bijvoorbeeld geen verplichting tot fietsvergoeding of wordt een lager bedrag per km opgelegd.

Let wel, wanneer er in de onderneming de gewoonte is om werknemers die met de fiets naar het werk te komen een fietsvergoeding toe te kennen, dan geldt dat in principe ook voor diegenen die een firmawagen hebben. Louter door dit gegeven, kunnen zij dus niet zomaar worden uitgesloten van de fietsvergoeding. Ook hier geldt de aanbeveling om dit op te nemen in de fiets- of carpolicy.

De bedrijfsfiets in het kader van een brutoloonruil?

Meer en meer werkgevers wensen hun werknemers een fiets aan te bieden in het kader van een 'brutoloonruil', een vorm van flexibel verlonen. Op deze manier kan de werkgever budgetneutraal werken en is de impact op het nettoloon van de werknemer in kwestie vrij gering.

Aangezien er een maandelijkse inhouding op het brutoloon gebeurt, heeft dit ook een impact op de andere loonelementen. Het **maandelijks minimum brutoloon (of uurloon)** zoals voorzien in de sectorale barema's, moet echter steeds minimaal gerespecteerd blijven. Een werknemer die op barema (uurloon of maandloon) betaald wordt, kan **geen inhouding** voor een bedrijfsfiets op het brutoloon krijgen. Hierop dient zeker te worden toegezien. Van zodra de fietslease ophoudt, doorgaans is dit na 36 maanden, wordt het oorspronkelijke brutoloon opnieuw van toepassing.

Alternatief voor een klassieke brutoloonruil?

Een vermindering van het brutoloon heeft ook een impact op het dubbel vakantiegeld, de eventuele eindejaarspremie, de eventuele bijdrage in de groepsverzekering, de opzeggingsvergoeding bij een ontslag etc. Daarom is het voor bedienden mogelijk een verrekening te doen in de bruto-netto berekening op een manier dat het oorspronkelijke brutoloon wel het referentieloon blijft voor het dubbel vakantiegeld, de eventuele eindejaarspremie, de eventuele bijdrage van de werkgeversbijdrage in de groepsverzekering etc. Eventueel kan ook met een netto eigen bijdrage van de werknemer gewerkt worden.



! Sodiwe helpt u bij het opstellen van een fietsleaseplan, het opmaken van een fietspolicy, het maken van simulaties om de impact van een fietslease voor uw werknemers op hun nettoloon te berekenen.

Hoofdkantoor:

Van Benedenlaan 32,
2800 Mechelen

Kantoren te:

Vlaams-Brabant
Antwerpen
Limburg

www.sodiwe.be
info@sodiwe.be

T. +32 (0)15 65 10 10

sodiwe

LOON | ADVIES | OPLEIDING