

**Question n° 26 de M. David WEYTSMAN  
du 30 avril 2023**

---

Selon le SPF Mobilité, lorsqu'un employeur choisit d'instaurer le budget mobilité dans son entreprise, les travailleurs peuvent échanger leur voiture de société ou leur doit à une voiture de société contre un budget mobilité.

Les travailleurs peuvent affecter librement ce budget dans 3 piliers en tenant compte des possibilités d'affectation offertes par l'employeur.

Par cette question écrite, je voudrais revenir sur cette politique.

Mes questions sont les suivantes :

- Combien de membres du personnel de la Ville ont opté pour ce système en 2020, 2021, 2022 et 2023?
- Combien d'Échevins ont opté pour ce système en 2020, 2021, 2022 et 2023 ?
- Quel est le montant du budget moyen en 2020, 2021, 2022 et 2023 ? Et pour ces échevins en 2020, 2021, 2022 et 2023 ?
- Il existe 3 piliers dans le système. Concernant le pilier 2, "les travailleurs habitant dans un rayon de 10 km autour de leur lieu de travail peuvent également financer leur loyer ou les intérêts et les amortissements du capital de leur emprunt hypothécaire au moyen du budget mobilité." Combien de membres du personnel ont choisi cette possibilité ? Combien d'échevins ? En 2020, 2021, 2022 et 2023 ?
- Concernant le pilier 3, "Si le budget mobilité n'a pas été entièrement utilisé pour les piliers 1 et/ou 2, le travailleur peut recevoir le montant résiduel en espèces. Ce montant est diminué d'une cotisation spéciale de 38,07% due par le travailleur." Combien de membres du personnel ont choisi cette option ? Pour les échevins, conformément aux accord pris, le solde éventuel du budget de mobilité doit être remboursé à la Ville de Bruxelles. Combien d'Échevins ont ainsi dû rembourser ? Est-ce que ces remboursements étaient diminués des cotisations spéciales ? Quels ont été les montants de ces remboursements pour 2020, 2021, 2022 et 2023 ?

Je vous en remercie.

-----

**Vraag nr. 26 van dhr. David WEYTSMAN  
dd. 30 april 2023 (Vertaling)**

---

Volgens de FOD Mobiliteit kunnen werknemers, wanneer een werkgever ervoor kiest om het mobiliteitsbudget in zijn bedrijf in te voeren, hun bedrijfswagen of hun recht op een bedrijfswagen inruilen voor een mobiliteitsbudget.

De werknemers kunnen dit budget vrij indelen in 3 pijlers, rekening houdend met de indelingsmogelijkheden die de werkgever biedt.

Met deze schriftelijke vraag wil ik terugkomen op dit beleid.

Mijn vragen zijn de volgende:

- Hoeveel stadsmedewerkers kozen voor dit systeem in 2020, 2021, 2022 en 2023?
- Hoeveel Schepenen hebben voor dit systeem gekozen in 2020, 2021, 2022 en 2023?
- Wat is het gemiddelde budget in 2020, 2021, 2022 en 2023? En voor deze schepenen in 2020, 2021, 2022 en 2023?
- Er zijn 3 pijlers in het systeem. Wat pijler 2 betreft: "werknemers die binnen een straal van 10 km van hun werkplek wonen, kunnen ook hun huur of de rente en aflossing van hun hypotheek financieren via het mobiliteitsbudget." Hoeveel personeelsleden hebben voor deze mogelijkheid gekozen? Hoeveel schepenen? In 2020, 2021, 2022 en 2023?
- Wat betreft pijler 3: "Als het mobiliteitsbudget niet volledig is gebruikt voor pijler 1 en/of 2, kan de medewerker het resterende bedrag in geld ontvangen. Dit bedrag wordt verminderd met een speciale bijdrage van 38,07% ten laste van de werknemer." Hoeveel personeelsleden hebben voor deze optie gekozen? Voor de schepenen moet volgens de gemaakte afspraken het eventuele saldo van het mobiliteitsbudget worden terugbetaald aan de Stad Brussel. Hoeveel Schepenen moesten op deze manier terugbetalen? Werden deze terugbetalingen verminderd met bijzondere bijdragen? Wat waren de bedragen van deze terugbetalingen voor 2020, 2021, 2022 en 2023?

Ik dank u hiervoor.

-----

## Réponse du Collège :

---

Pour rappel, les membres du Collège, le Secrétaire de la Ville et le Receveur de la Ville, ainsi que les Chefs de Département bénéficient depuis début 2013 de l'usage d'une voiture de société en leasing en vertu d'une décision du Collège du 14/11/2012. A cette date, cet avantage concernait 23 personnes au total.

L'accord de majorité 2018-2024 (en sa page 70) précise que "la Ville visera à réduire l'usage du cadre fiscal des voitures de société". Afin de rencontrer cet objectif, la Ville a décidé d'appliquer la loi du 17/03/2019 qui concerne l'instauration d'un budget mobilité pour les bénéficiaires d'un véhicule de société. Ainsi, le Collège a décidé le 18/07/2019 de mettre en place le budget mobilité et d'offrir ainsi une alternative durable à l'usage d'une voiture individuelle. Les personnes concernées peuvent affecter librement ce budget dans les 3 piliers prévus par la loi, à savoir :

- Pilier 1 : une voiture électrique ou une voiture qui satisfait à certaines normes environnementales;
- Pilier 2 : une sélection parmi une série de moyens de transports durables tels qu'un vélo, une motocyclette électrique, des transports en commun, un transport collectif organisé, une voiture partagée, une location de voiture de courte durée, etc. Les personnes habitant dans un rayon de 10 km autour de leur lieu de travail peuvent également financer leur loyer ou les intérêts et les amortissements du capital de leur emprunt hypothécaire au moyen du budget de mobilité ;
- Pilier 3 : si le budget mobilité n'a pas été entièrement utilisé pour les piliers 1 et/ou 2, la personne doit recevoir le montant résiduel en espèces. Ce montant est diminué par le versement d'une cotisation spéciale de 38,07% due par le travailleur.

En 2020, 2 membres du personnel et 7 membres du Collège des Bourgmestre et Echevins ont opté pour le budget mobilité. En 2021 et 2022, il s'agissait de 3 membres du personnel et 7 membres du Collège. Par conséquent, depuis l'instauration du budget mobilité, la Ville a effectivement diminué le nombre de voitures de société en circulation, passant de 21 voitures en circulation en 2018 à 14 en 2022.

Pour les données concernant 2023, il convient d'attendre l'adoption des comptes pour pouvoir identifier le nombre exact de bénéficiaires de voitures de société ou de son alternative durable.

Dans sa décision du 18/07/2019, le Collège a fixé le montant du budget mobilité à 800,00 EUR/mois maximum, au moment où le montant mensuel maximum prévu pour les leasings des voitures de

## Antwoord van het College :

---

Ter herinnering: sinds begin 2013 genieten Collegeleden, de Stadssecretaris en de Stadsontvanger, evenals de departementshoofden, van het gebruik van een geleasede bedrijfswagen krachtens een beslissing van het College van 14/11/2012. Op die datum betrof dit voordeel in totaal 23 personen.

In het meerderheidsakkoord 2018-2024 (op pagina 70) staat dat "de Stad ernaar zal streven het gebruik van het fiscale kader voor bedrijfswagens terug te dringen". Om dit doel te bereiken, heeft de Stad beslist om de wet van 17/03/2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget voor de begunstigden van een bedrijfswagen toe te passen. Bijgevolg heeft het College op 18/07/2019 beslist om het mobiliteitsbudget in te voeren en zo een duurzaam alternatief aan te bieden voor het gebruik van een privéwagen. De betrokkenen kunnen dit budget vrij toewijzen aan de 3 pijlers waarin de wet voorziet, namelijk:

- Pijler 1: een elektrische auto of een auto die voldoet aan bepaalde milieunormen;
- Pijler 2: een keuze uit een reeks duurzame vervoermiddelen zoals een fiets, een elektrische motor, openbaar vervoer, georganiseerd openbaar vervoer, autodelen, kortetermijnhuur, enz. Mensen die binnen een straal van 10 km van hun werkplek wonen, kunnen ook hun huur of de rente en aflossing van hun hypotheek financieren met het mobiliteitsbudget;
- Pijler 3: als het mobiliteitsbudget niet volledig is gebruikt voor pijler 1 en/of 2, moet de persoon het resterende bedrag in contanten ontvangen. Dit bedrag wordt verminderd met een speciale bijdrage van 38,07% ten laste van de werknemer.

In 2020 kozen 2 personeelsleden en 7 Collegeleden voor het mobiliteitsbudget. In 2021 en 2022 kozen 3 personeelsleden en 7 Collegeleden voor het mobiliteitsbudget. Bijgevolg heeft de Stad sinds de invoering van het mobiliteitsbudget het aantal bedrijfswagens in omloop effectief verminderd, van 21 in 2018 tot 14 in 2022.

Voor de gegevens met betrekking tot 2023 moeten we wachten op de goedkeuring van de rekeningen voordat we het exacte aantal begunstigden van bedrijfswagens of het duurzame alternatief ervan kunnen identificeren.

In zijn besluit van 18/07/2019 heeft het College het bedrag van het mobiliteitsbudget vastgesteld op maximaal 800,00 EUR/maand, tegelijkertijd is ook het maximale maandbedrag voor de leasing van een

société a été lui aussi décidé. Les personnes concernées par le budget mobilité disposent d'un moyen de paiement, désigné par marché public, afin de pouvoir l'utiliser à des alternatives de mobilité durable.

Concernant l'usage du budget mobilité, 2 membres du personnel en 2020, 3 en 2021 et 2 en 2022 ont opté pour le financement de leur loyer ou intérêts et amortissement du capital de leur emprunt hypothécaire tel que prévu au deuxième pilier. Pour les membres du Collège, 1 personne en 2020 et 3 personnes en 2021 ont opté pour cette option du deuxième pilier. Aucun membre du Collège n'a perçu cette partie du deuxième pilier en 2022.

Dans le cadre du troisième pilier, 1 membre du personnel en 2020 et 3 en 2021, et 3 en 2022 ont reçu le montant résiduel de leur budget mobilité. Pour les membres du Collège, il s'agissait de 7 personnes en 2020, 4 en 2021 et 7 en 2022.

Cependant, des membres du Collège ne souhaitent pas recevoir le reliquat du budget non dépensé à des alternatives de mobilité durable, ou à défaut de pouvoir y renoncer, souhaitent que la Ville verse ce solde directement à des œuvres caritatives de leur choix. En 2020, l'Administration a pris contact avec l'ONSS et les autorités fédérales compétentes. Il est alors apparu qu'il était légalement impossible de renoncer à la perception de ce solde. Ainsi, le solde diminué des 38,07% de cotisations spéciales ONSS, a été versé aux ayants droits concernés qui ont eu le loisir de verser à leur tour ce montant à des associations caritatives de leur choix.

bedrijfswagen vastgesteld. De personen op wie het mobiliteitsbudget betrekking heeft, beschikken over een betaalmiddel, aangewezen bij overheidsopdracht, zodat zij dit kunnen gebruiken voor duurzame mobiliteitsalternatieven.

Wat het gebruik van het mobiliteitsbudget betreft, hebben 2 personeelsleden in 2020, 3 in 2021 en 2 in 2022 ervoor gekozen om hun huur of de rente en aflossing van het kapitaal van hun hypothecaire lening te financieren, zoals voorzien in de tweede pijler. Van de Collegeleden heeft 1 persoon in 2020 en 3 personen in 2021 gekozen voor deze optie in de tweede pijler. Geen enkel Collegeleden ontving dit deel van de tweede pijler in 2022.

In het kader van de derde pijler ontving 1 personeelslid in 2020 en 3 in 2021 en 3 in 2022 het restbedrag van hun mobiliteitsbudget. Voor Collegeleden ging het om 7 personen in 2020, 4 in 2021 en 7 in 2022.

Sommige Collegeleden wensten echter niet het restant van het budget te ontvangen dat niet was besteed aan duurzame mobiliteitsalternatieven, of wilden, indien ze daartoe niet in staat waren, dat de Stad dit restant rechtstreeks zou betalen aan liefdadigheidsinstellingen van hun keuze. In 2020 nam de administratie contact op met de RSZ en de relevante federale autoriteiten. Toen werd duidelijk dat het juridisch onmogelijk was om af te zien van de inning van dit saldo. Bijgevolg werd het saldo, verminderd met de bijzondere socialezekerheidsbijdrage van 38,07%, uitbetaald aan de betrokken begunstigden, die op hun beurt vrij waren om dit bedrag te schenken aan de liefdadigheidsinstellingen van hun keuze.

-----

-----