

NATIONALE ARBEIDSRAAD

CENTRALE RAAD VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN

ADVIES Nr. 2.239

CRB 2021-2650
CO 1000

Gemeenschappelijke Raadszitting van 28 september 2021

Advies over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit

x x x

3.232

Table des matières

1. Inleidende opmerkingen.....	4
2. Gemeenschappelijke algemene beschouwingen.....	4
2.1 M.b.t. het versneld koolstofemissievrij maken van het bedrijfswagenpark (titel 2, hoofdstuk 1 van het voorontwerp van wet)	4
2.2 M.b.t. het stimuleren van de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en koolstofemissievrije vrachtwagens (titel 2, hoofdstukken 2, 3 en 4 van het voorontwerp van wet)	5
2.3 M.b.t. het aanmoedigen van het gebruik van het mobiliteitsbudget (titel 2, hoofdstuk 5 van het voorontwerp van wet).....	5
2.3.1. Concrete voorstellen om misbruiken tegen te gaan	6
2.3.2. Concrete voorstellen om de administratieve complexiteit te verminderen	7
2.4 M.b.t. de evaluatie van de impact van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (titel 4 van het voorontwerp van wet)	8

Inbehandelingneming

Per mail van 22 mei 2021 (bevestigd per brief van 24 mei 2021) hebben de Vice-eersteministers Van Peteghem en Vandenbroucke de Nationale Arbeidsraad gevraagd om advies uit te brengen over het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit.

Aangezien dit voorontwerp van wet handelt over verschillende onderwerpen waarrond de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB) en de Nationale Arbeidsraad (NAR) samenwerken (bv. het mobiliteitsbudget en de vergroening van het bedrijfswagenpark), hebben de dagelijkse besturen van de CRB en de NAR beslist dat de twee Raden samen een antwoord zouden formuleren op deze adviesvraag.

Op 1 juni 2021 kwamen vertegenwoordigers van de beleidscellen van de Vice-eersteministers Van Peteghem en Vandenbroucke toelichtingen verschaffen over het voorontwerp van wet aan de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget, die binnen de Raden met de behandeling van de adviesvraag werd belast.

Per brief van 16 juli 2021 stelden de Raden de Vice-eersteministers Van Peteghem en Vandenbroucke in kennis van hun gemeenschappelijke aandachtspunten aangaande de luiken van het voorontwerp van wet die geen betrekking hebben op het mobiliteitsbudget. Dit met de bedoeling de regering in staat te stellen de Europese kalender inzake de vergroening van het bedrijfswagenpark na te komen en het corresponderende wetgevende proces ter zake binnen de gestelde termijnen te voltooien.

Aangezien hun werkzaamheden omtrent het voorontwerp van wet samenvielen met hun werkzaamheden betreffende de uitvoering van het sociaal akkoord van 25 juni 2021, was het voor de Raden onmogelijk om op 16 juli 2021 reeds een advies uit te brengen over het luik van het voorontwerp van wet dat betrekking heeft op het mobiliteitsbudget.

Per brief van 23 juli 2021 hebben de Vice-eersteministers Van Peteghem en Vandenbroucke daar begrip voor getoond en de Raden verzocht om zich tegen uiterlijk 1 oktober 2021 uit te spreken over dat specifieke luik van het voorontwerp van wet.

Het onderstaande advies, dat op 28 september 2021 door de gemengde plenaire vergadering van de Raden werd goedgekeurd, kwam tot stand na besprekingen over het voorontwerp van wet die op 1 juni, 10 juni, 21 juni, 12 juli, 27 augustus en 14 september 2021 gevoerd werden binnen de gemengde subcommissie Mobiliteitsbudget.

In dit advies formuleren de Raden enerzijds een aantal gemeenschappelijke algemene overwegingen over de luiken van het voorontwerp van wet die geen betrekking hebben op het mobiliteitsbudget. Anderzijds formuleren ze met betrekking tot het specifieke luik over het mobiliteitsbudget twee types van concrete voorstellen tot aanpassing van het voorontwerp van wet : voorstellen om misbruiken met het mobiliteitsbudget tegen te gaan en voorstellen om de administratieve complexiteit die de toegang tot en het gebruik van het mobiliteitsbudget afremt, te verminderen.

Advies

1. Inleidende opmerkingen

Onverminderd de respectieve standpunten van de verschillende organisaties, hebben de Raden ervoor gekozen om zich niet omstandig uit te spreken over het voorontwerp van wet in zijn geheel. Ze hebben beslist om zich in dit advies te concentreren op een aantal gemeenschappelijke algemene beschouwingen die ze essentieel achten voor de luiken van het voorontwerp van wet die geen betrekking hebben op het mobiliteitsbudget, evenals op een aantal concrete voorstellen tot aanpassing van het voorontwerp van wet. Bij het uitwerken van deze voorstellen hebben de Raden de mobiliteitsdoelstellingen die met het mobiliteitsbudget worden nagestreefd voor ogen gehouden en hebben ze de principes in acht genomen die het kader van het mobiliteitsbudget volgens hen op een evenwichtige manier zou moeten naleven (zie punt 2.3.).

Ze onderstrepen dat dit advies niet geïnterpreteerd mag worden als een goedkeuring door de Raden van al de in het voorontwerp van wet voorgestelde maatregelen. Het is niet omdat de Raden de met het voorontwerp van wet beoogde doelstellingen¹ onderschrijven, dat ze kunnen instemmen met al de maatregelen die erin worden voorgesteld om deze doelstellingen te bereiken.

2. Gemeenschappelijke algemene beschouwingen

2.1 *M.b.t. het versneld koolstofemissievrij maken van het bedrijfswagenpark (titel 2, hoofdstuk 1 van het voorontwerp van wet)*

Een versnelde vergroening van het volledige voertuigenpark is volgens de Raden belangrijk om de klimaat- en milieudoelstellingen van België te bereiken.

Wat meer specifiek de vergroening van het bedrijfswagenpark betreft, herinneren de Raden eraan dat ze reeds in hun advies² van 7 april 2017 vroegen dat aan de specifieke fiscale en parafiscale behandeling van de bedrijfswagens een versnelde vergroening van het bedrijfswagenpark zou worden gekoppeld, en dit rekening houdend met de huidige leasingcontracten en afschrijvingen, evenals met het reële aanbod van groene wagens op de markt.

De Raden zijn van oordeel dat de uitwerking van de hervormingen m.b.t. het bedrijfswagenpark en het mobiliteitsbudget in samenwerking met de sociale partners dient te verlopen.

¹ Het betreft voor alle duidelijkheid de volgende doelstellingen: het gebruik van het mobiliteitsbudget vergroten ; het bedrijfswagenpark versneld koolstofemissievrij maken ; de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en koolstofemissievrije vrachtwagens stimuleren.

² Bron : Advies betreffende het mobiliteitsbudget dd. 7 april 2017 ([Advies CRB 2017-0885 DEF, NAR Advies n° 2030](#))

Ze wijzen erop dat de transitie naar een koolstofemissievrij bedrijfswagenpark tegen 1 januari 2026 die met het voorontwerp van wet beoogd wordt, een heel ambitieuze hervorming betreft die onder andere impliceert dat :

- het elektriciteitsnetwerk tegen begin 2026 voldoende voorbereid zal zijn op massa's elektrische wagens die (tegelijk) moeten worden opgeladen ;
- de laadinfrastructuur voor elektrische wagens tegen die datum voldoende uitgerold zal zijn.

Aangezien over deze twee zaken geen zekerheid bestaat, vragen de Raden om de situatie reeds in 2023 te evalueren (zie ook punt 2.4.), zo dat de wet indien nodig kan worden bijgestuurd.

2.2 M.b.t. het stimuleren van de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens en koolstofemissievrije vrachtwagens (titel 2, hoofdstukken 2, 3 en 4 van het voorontwerp van wet)

De Raden onderstrepen dat er een netwerk van laadpalen voor elektrische wagens verspreid over het hele land nodig is om de (versnelde) elektrificatie van het wagenpark mogelijk te maken³.

Ze vestigen er de aandacht op dat de elektrificatie van het personenvervoer op de weg een hervorming betreft die enorme urgente uitdagingen met zich meebrengt op onder meer sociaal, energie-, milieu-, fiscaal en technologisch vlak. Om de beperkte overheidsmiddelen zo goed mogelijk te gebruiken, vragen de Raden dat erop wordt toegezien dat de fiscale stimuli voor de installatie van laadinfrastructuur geen buitenkans-effect meebrengen⁴.

De Raden merken op dat in het voorontwerp van wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit wel voorzien is in een verhoogde kostenaf trek voor laadstations voor elektrische wagens in de vennootschapsbelasting, maar niet in de rechtspersonenbelasting. Ze wijzen erop dat er naast bedrijven ook social-profitondernemingen zijn die parkings hebben waarop voor het publiek toegankelijke laadstations voor elektrische wagens kunnen worden geïnstalleerd.

2.3 M.b.t. het aanmoedigen van het gebruik van het mobiliteitsbudget (titel 2, hoofdstuk 5 van het voorontwerp van wet)

De Raden herinneren eraan dat het mobiliteitsbudget in hun ogen een belangrijk element vormt dat zal bijdragen tot de verwezenlijking van de milieudoelstellingen van België. Ze zijn van oordeel dat het mobiliteitsbudget een instrument is met een groot potentieel⁵ waarvan het gebruik moet worden aangemoedigd om het gebruik van alternatieven voor de bedrijfswagen in het kader van (onder meer) het woon-werkverkeer aan te moedigen en op die manier bij te dragen tot de realisatie van een modal shift.

³ Bron : Advies over het luik Investeringsprojecten van het Plan voor Herstel en Veerkracht, punt 3.5. ([Advies CRB 202-0760, NAR Advies n° 2205](#))

⁴ Bron : Advies over het luik Structurele hervormingen van het Plan voor Herstel en Veerkracht, punt 3.2. ([Advies CRB 2021-0900, NAR Advies n° 2212](#))

⁵ Uit cijfers van de RSZ blijkt immers dat in het vierde kwartaal van 2020 slechts 503 mobiliteitsbudgetten werden toegekend.

Het voorontwerp van wet brengt wijzigingen aan in de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. De Raden vinden het belangrijk dat het gewijzigde kader voor het mobiliteitsbudget de hiernavolgende principes (die ze definieerden in hun [advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget](#)) op een evenwichtige manier naleeft:

- administratieve vereenvoudiging, o.a. controle op het gebruik van het mobiliteitsbudget die geen bijkomende administratieve last vormt voor de werkgevers in vergelijking met hetgeen vandaag bestaat ;
- budgetneutraliteit voor de staat (personenbelasting, vennootschapsbelasting en inkomsten van de sociale zekerheid) en het feit dat vanuit die optiek het mobiliteitsbudget geen bijkomende mogelijkheid tot loonoptimalisatie in het leven mag roepen ;
- budgetneutraliteit voor de werkgever (de werkgever mag niet meer betalen dan de total cost die nu van toepassing is) ;
- budgetneutraliteit voor de werknemer (aan de werknemer moet minimaal hetzelfde niveau van terugbetaling van woon-werkverkeerskosten als het bestaande conventionele systeem worden gegarandeerd);
- een coherente/geharmoniseerde en transparante fiscale en parafiscale behandeling die voldoende stimulansen bevat om duurzame mobiliteitskeuzes te bevorderen, alsook gepaste beperkingen inhoudt om niet-duurzame mobiliteitskeuzes te vermijden.

2.3.1. Concrete voorstellen om misbruiken tegen te gaan

De Raden herinneren aan het standpunt uit hun advies dd. 7 april 2017 betreffende het mobiliteitsbudget volgens hetwelk het mobiliteitsbudget gepaard moet gaan met antimisbruikmaatregelen die erop gericht zijn de budgetneutraliteit voor de staat te garanderen.

Met datzelfde doel voor ogen vragen de Raden dat in de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit een minimum- en maximumbedrag worden ingeschreven waartussen de waarde van het mobiliteitsbudget zou moeten liggen:

- Voor werknemers die over een bedrijfswagen beschikken, moet de waarde van het mobiliteitsbudget overeenstemmen met de waarde van de wagen waarop ze recht hebben of waarover ze beschikken en moet dit bedrag zich volgens de Raden situeren tussen minimaal 3000 euro en maximaal 16 000 euro per jaar.
- Voor werknemers die (nog) niet over een bedrijfswagen beschikken, maar er volgens het bedrijfswagenbeleid van de werkgever voor in aanmerking komen, moet de waarde van het mobiliteitsbudget (nl. de Total Cost of Ownership of TCO) overeenstemmen met de waarde van de wagen of met een forfait (met dezelfde minimum- en maximumgrens als hierboven vermeld) waar hij recht op heeft.

Bovendien vragen de Raden de afschaffing van artikel 5, §3, §4 en §5 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. De antimisbruikmaatregelen die vastgelegd zijn in §3 en §4 van artikel 5 houden in dat werknemers gedurende een bepaalde periode⁶ over (het recht op) een bedrijfswagen moeten beschikken om een mobiliteitsbudget te kunnen aanvragen. Deze afschaffing biedt het voordeel dat de in aanmerking komende werknemers meteen (i.p.v. na een wachttijd te hebben doorlopen) een mobiliteitsbudget kunnen aanvragen. Voor de mobiliteit biedt deze afschaffing het voordeel dat de werknemers die in aanmerking komen voor het mobiliteitsbudget niet langer gedurende minstens 1 jaar met die wagen moeten rondrijden, vervuilen, bijdragen aan de verkeerscongestie enz. alvorens ze die kunnen omruilen voor een mobiliteitsbudget (dat een duurzaam alternatief voor de bedrijfswagen vormt). Hoe langer je werknemers laat proeven van de voordelen en het gemak dat een bedrijfswagen biedt, hoe moeilijker het is ze te overtuigen om geheel of gedeeltelijk over te schakelen op andere, duurzamere verplaatsingswijzen.

Voorts pleiten de Raden voor het behoud van de antimisbruikmaatregelen die vastgelegd zijn in artikel 4, §2 en §3 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget. Deze maatregelen houden in dat werkgevers verplicht zijn om voorafgaand aan de invoering van een mobiliteitsbudget (gedurende een ononderbroken periode van minstens 36 maanden⁷) bedrijfswagens ter beschikking te stellen. De Raden zijn van oordeel dat deze maatregelen nog steeds relevant zijn omdat er niets gewijzigd werd aan de filosofie achter de wet betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget, nl. aan werknemers die in aanmerking komen voor een bedrijfswagen een mobiliteitsbudget aanbieden waarbinnen ze kunnen kiezen voor verschillende mogelijkheden van duurzaam vervoer in ruil voor de inlevering van hun (recht op een) bedrijfswagen.

Daarnaast stellen de Raden met tevredenheid vast dat artikel 11 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget in het voorontwerp van wet ongewijzigd wordt gelaten. Dit artikel verbiedt - zoals de Raden zelf voorstelden in hun advies van 25 september 2018⁸ - het cumuleren van een mobiliteitsbudget en een bedrijfswagen die geen deel uitmaakt van een mobiliteitsbudget.

Gelet op het evenwicht en de coherentie van punt 2.3.1 van dit advies dat handelt over antimisbruikmaatregelen, vragen de Raden dat rekening wordt gehouden met al de voorstellen en beschouwingen die ze in dit punt hebben geformuleerd en die een onlosmakelijk geheel vormen.

2.3.2. Concrete voorstellen om de administratieve complexiteit te verminderen

Wat betreft de administratieve vereenvoudiging, stellen de Raden met tevredenheid vast dat artikel 12 van de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget zal worden aangevuld met een paragraaf die stipuleert dat de Koning, bij een besluit vastgelegd na overleg in de ministerraad, een formule kan vastleggen waarmee het bedrag van het mobiliteitsbudget moet worden berekend. Het is immers niet voor alle werkgevers duidelijk welke elementen ze in aanmerking moeten nemen bij de berekening van de Total Cost of Ownership (TCO) op basis waarvan de hoogte van het mobiliteitsbudget wordt bepaald. De Raden wensen bij de uitwerking van deze formule betrokken te worden. Ze vragen om ter zake te worden geraadpleegd teneinde ervoor te zorgen dat het werk van de werkgevers door de formule eenvoudiger wordt in vergelijking met wat vandaag bestaat. De Raden zijn van oordeel dat de formule het principe van transparantie ten aanzien van de werknemers moet respecteren en dat ze werkgevers die thans forfaitaire bedragen gebruiken om de hoogte van het mobiliteitsbudget te bepalen, niet mag beletten om deze praktijk voort te zetten.

⁶ Gedurende minstens 12 maanden in de 36 maanden voorafgaand aan de aanvraag van een mobiliteitsbudget en gedurende minstens 3 maanden ononderbroken op het moment van de aanvraag van een mobiliteitsbudget.

⁷ De wachttijd van minstens 36 maanden is niet van toepassing voor werkgevers die minder dan 36 maanden actief zijn.

⁸ Bron : Advies over de invoering van een mobiliteitsbudget en de aangepaste regeling voor de mobiliteitsvergoeding ([CRB 2018-2400, NAR Advies n° 2.095](#))

De Raden vragen dat de hoogte van de bestedingen aan pijler 1 van het mobiliteitsbudget (d.i. de milieuvriendelijke bedrijfswagen en de ermee gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid) voortaan forfaitair wordt berekend op basis van wat toegelaten is overeenkomstig de afspraken die in het kader van het bedrijfswagenbeleid gelden voor de werknemers. Een forfaitaire berekeningswijze heeft voordelen voor zowel de werkgever als de werknemer.

- Voor de werkgever levert deze berekeningswijze een administratieve vereenvoudiging op : de werkgever kan via zo'n berekeningswijze zonder probleem het saldo van het mobiliteitsbudget uitbetalen uiterlijk samen met het loon van de eerste maand van het daaropvolgende kalenderjaar ; thans vormt dat een probleem voor werkgevers die op dat moment nog niet beschikken over al de informatie die nodig is om de totaliteit van de met de bedrijfswagen gerelateerde kosten te bepalen.
- Voor de werknemer is er op die manier meteen duidelijkheid over het bedrag dat hij kan besteden aan pijler 2 of uitbetaald kan krijgen als saldo van het mobiliteitsbudget (pijler 3).

De Raden vinden het belangrijk dat het forfait op een zodanige manier wordt bepaald dat het:

- een administratieve vereenvoudiging voor de werkgever tot gevolg heeft;
- geen aanmoediging vormt om gebruik te maken van de bedrijfswagen, ook al is die koolstofemissievrij ;
- niet leidt tot een extra vergoeding bovenop het mobiliteitsbudget voor werknemers die de forfaits zouden overschrijden.

De Raden stellen voor om de uitvoeringsmodaliteiten van de berekeningswijze van het forfait bij koninklijk besluit vast te leggen. Ze wensen ter zake geraadpleegd te worden teneinde ervoor te zorgen dat de forfaitaire berekeningswijze voldoet aan de drie bovenvermelde voorwaarden.

De wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit schrijft voor dat vanaf 1 januari 2026 geldt dat elk voertuig dat inbegrepen is in de tweede pijler van het mobiliteitsbudget (bv. deelauto's en carpooling) geen CO₂ zal mogen uitstoten. Zolang structurele maatregelen niet garanderen dat alle deelauto's, carpoolauto's en taxi's koolstofemissievrij zijn, moet er dus gemakkelijk een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen voertuigen die wel en geen CO₂ uitstoten. De Raden roepen de autoriteiten op om ten aanzien van de bij het mobiliteitsbudget betrokken dienstverleners de nodige maatregelen te treffen opdat de controle van de bestedingen aan pijler 2 van het mobiliteitsbudget mogelijk wordt.

2.4 M.b.t. de evaluatie van de impact van de wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit (titel 4 van het voorontwerp van wet)

De Raden wijzen erop dat werknemers die na 1 juli 2023 nog rondrijden met een bedrijfswagen die koolstof uitstoot, daar een financieel nadeel zullen van ondervinden: het voordeel van alle aard waarop ze belast worden en dat berekend wordt op basis van o.a. de CO₂-uitstoot van de wagen, zal als gevolg van de verdere elektrificatie van het wagenpark immers groter worden. Ze vragen om de situatie binnen een jaar na de inwerkingtreding van de wet te evalueren.

Artikel 35 van het voorontwerp van wet stipuleert dat de Koning de impact van de wet (in het bijzonder de impact op de overheidsfinanciën) ten laatste tegen 30 april 2026 zal evalueren. De Raden vinden dat naast een eindevaluatie (in 2026) ook – alleszins- een tussentijdse evaluatie (in 2023) in de wet moet worden ingeschreven. Zo kan de wet indien nodig tijdig worden bijgestuurd. De Raden vragen om zowel bij de tussentijdse evaluatie(s) als bij de eindevaluatie betrokken te worden.

Volgens de Raden is een goede monitoring van de uitvoering van de wet belangrijk om te kunnen evalueren of er een kloof gaapt ten aanzien van de te behalen doelstellingen en om in voorkomend geval de wet waar nodig te kunnen bijsturen.

Mocht binnen een jaar na de inwerkingtreding van de wet blijken dat de in de wet vastgelegde vereenvoudigingsvoorstellen doeltreffend zijn geweest (lees: meer werkgevers/werknemers ertoe aangezet hebben om een mobiliteitsbudget aan te bieden/te gebruiken), dan nemen de Raden zich voor om te bekijken hoe het gebruik van het mobiliteitsbudget nog verder kan worden aangemoedigd.

Mocht uit de tussentijdse evaluatie in 2023 blijken dat:

- de laadinfrastructuur voor elektrische wagens onvoldoende uitgerold is en/of dat het elektriciteitsnetwerk onvoldoende voorbereid is op massa's elektrische wagens die tegelijk moeten worden opgeladen, dan zou bv. voorzien kunnen worden in een afwijkende overgangsregeling voor plug-in hybride wagens⁹;
- er andere CO₂-neutrale alternatieve brandstoffen dan elektriciteit zijn waarmee de versnelde vergroening van het (bedrijfs)wagenpark kan worden bereikt¹⁰, dan zou beslist kunnen worden om daar ook rekening mee te houden.

Om die evaluaties en monitoring mogelijk te maken, zijn gegevens nodig. Voor de gegevensinzameling is het volgens de Raden, in het kader van de administratieve vereenvoudiging, belangrijk dat de inspanningen die gevraagd worden aan wie de gegevens moet aanleveren, proportioneel zijn ten opzichte van het nagestreefde doel. Ze wijzen erop dat de nieuwe technologieën daar mede kunnen toe bijdragen.

Overeenkomstig de eerdere adviezen van de Raden zou deze informatie het mogelijk moeten maken na te gaan of de drievoudige budgetneutraliteit (voor de staat, voor de werkgevers, voor de werknemers) die het mobiliteitsbudget volgens hen zou moeten nastreven, bereikt is. Als uit de ingezamelde gegevens zou blijken dat de budgetneutraliteit voor de staat niet gewaarborgd is (zie 2.3) omdat het mobiliteitsbudget (massaal) gebruikt werd om aan loonoptimalisatie te doen, moet er volgens de Raden ingegrepen worden om die budgetneutraliteit te herstellen. De Raden beklemtonen dat het optimale gebruik van het mobiliteitsbudget allicht een belangrijke modal shift naar duurzame vervoermiddelen en -diensten zal teweegbrengen, wat zal leiden tot een vermindering van de congestie en een daling van de daaraan verbonden kosten voor het leefmilieu en de volksgezondheid. Ze vestigen er tevens de aandacht op dat deze gewenste verandering van mobiliteitsgedrag een impact zou kunnen hebben op het budget van de staat en van de sociale zekerheid in het bijzonder, waarop zal moeten worden geanticipeerd en die zal moeten worden onderzocht, rekening houdend met de positieve en negatieve externe effecten die eraan verbonden zijn¹¹.

⁹Krachtens het voorontwerp van wet zullen vanaf 1 januari 2026 enkel koolstofemissievrije bedrijfswagens voor 100% fiscaal aftrekbaar blijven. Voor alle andere types van wagens (waaronder de plug-in hybride wagens) zullen de bestaande fiscale voordelen worden beperkt en geleidelijk worden afgebouwd tot 0%.

¹⁰ Dit rekening houdend met de huidige en toekomstige beschikbare hoeveelheden en het meest efficiënte gebruik van die laatste.

¹¹ Bron : Advies betreffende het mobiliteitsbudget dd. 7 april 2017 ([Advies CRB 2017-0885 DEF, NAR Advies n° 2030](#))

Vervolgens vragen de Raden dat de ingezamelde gegevens jaarlijks tot hun beschikking worden gesteld, zodat ze een opvolging kunnen doen van de evolutie van het bedrijfswagenpark, de evolutie van het netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische wagens, het gebruik van het mobiliteitsbudget en de mate waarin dat gebruik een gedragswijziging richting een duurzamere mobiliteit tot stand heeft gebracht.

Tot slot vinden de Raden dat beleidsondersteunend onderzoek naar de thematieken die in het voorontwerp van wet behandeld worden, geen stop-and-go-verhaal mag zijn.