

Rolnummer 7043
Arrest nr. 11/2020 van 23 januari 2020

## A R R E S T

---

*In zake* : het beroep tot vernietiging van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding », ingesteld door de vzw « Inter-Environnement Bruxelles » en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters F. Daoût en A. Alen, de rechters L. Lavrysen, J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen en M. Pâques, en, overeenkomstig artikel 60*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, emeritus rechter E. Derycke, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter F. Daoût,

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\* \*

## I. *Onderwerp van het beroep en rechtspleging*

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 7 november 2018 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 20 november 2018, is beroep tot vernietiging ingesteld van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding » (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 7 mei 2018) door de vzw « Inter-Environnement Bruxelles », de vzw « Climaxi », de vzw « Climate Express », het « Algemeen Belgisch Vakverbond », Robert Vertenueil, het « Algemeen Christelijk Vakverbond van België » en Marc Leemans, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. V. Letellier, advocaat bij de balie te Brussel.

De Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. M. Delanote en Mr. A. Nollet, advocaten bij de balie te Brussel, heeft een memorie ingediend, de verzoekende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend en de Ministerraad heeft ook een memorie van wederantwoord ingediend.

Bij beschikking van 25 september 2019 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers J.-P. Moerman, ter vervanging van rechter J.-P. Snappe, wettig verhinderd, en L. Lavrysen te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen is, dat geen terechtzitting zal worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek heeft ingediend om te worden gehoord, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten zullen worden gesloten op 9 oktober 2019 en de zaak in beraad zal worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak op 9 oktober 2019 in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

## II. *In rechte*

- A -

### *Ten aanzien van de ontvankelijkheid*

A.1.1. De Ministerraad merkt op dat de verzoekende partijen in hun verzoekschrift niet hebben doen blijken van hun belang om in rechte op te treden. Hij gaat ervan uit dat zij geen persoonlijk en rechtstreeks belang aantonen ten aanzien van de bestreden bepalingen.

A.1.2. Wat de vzw « Inter-Environnement Bruxelles » betreft, wordt in de memorie van de verzoekende partijen verwezen naar een van haar statutaire doelen, namelijk « de strijd tegen vervuiling en milieuhinder, alsook de verbetering van het leefmilieu ».

De vzw « Climaxi » en de vzw « Climate Express » hebben allebei als doel te sensibiliseren voor sociale rechtvaardigheid in het kader van de klimaatverandering, zo wordt in de memorie gepreciseerd.

Het « Algemeen Belgisch Vakverbond » (ABVV) en het « Algemeen Christelijk Vakverbond van België » (ACV) hebben, als op nationaal vlak opgerichte interprofessionele werknemersorganisaties, belang erbij bepalingen te betwisten waarbij de beginselen van gelijkheid en solidariteit in het geding worden gebracht. Hun zou niet de toegang tot het Hof kunnen worden geweigerd om de enige reden dat zij geen rechtspersoonlijkheid hebben.

Hetzelfde geldt wat het belang van de twee natuurlijke personen betreft.

A.1.3. De Ministerraad repliceert dat hij niet inziet in welk opzicht het statutaire doel van de drie vzw's ongunstig zou kunnen worden geraakt door een wetgeving die ten doel heeft, via een voordelige fiscale en sociale behandeling, aan te zetten tot het afstand doen, door een werknemer, van een bedrijfswagen die zijn werkgever te zijner beschikking stelde in het kader van zijn bezoldiging. Hij betwist niet de hoedanigheid van beide vakverenigingen om in rechte op te treden, maar wel het feit dat niet concreet wordt aangetoond om welke reden de bestreden wet de situatie van die twee verzoekende partijen rechtstreeks en ongunstig zou raken.

A.2.1. De Ministerraad betoogt dat het verzoekschrift te laat is ingediend. De bestreden wet doet op zich geen discriminatie ontstaan; zij maakt enkel de omzetting mogelijk van een vorm van bezoldiging in een andere vorm van bezoldiging die aan dezelfde fiscale en sociale behandeling is onderworpen. Indien er discriminatie zou zijn, dan zou zij zich bevinden in de fiscaliteit die op de bedrijfswagens van toepassing is.

A.2.2. De verzoekende partijen antwoorden dat de bestreden wet een vergoeding in het leven roept die een deel vormt van de bezoldiging in geld, en het sociaal en fiscaal statuut ervan vastlegt. Het is dus wel degelijk die wet die de grondslag is van de aangevoerde discriminaties.

#### *Ten gronde*

A.3.1. In het beroep tot vernietiging wordt een enig middel aangevoerd dat is afgeleid uit de schending van de artikelen 10, 11 en 172, in samenhang gelezen met de artikelen 7bis en 23, van de Grondwet, die laatste artikelen zelf in samenhang gelezen met artikel 2 van het Raamverdrag van de Verenigde Naties van 9 mei 1992 inzake klimaatverandering en met de artikelen 3 en 4 van de Overeenkomst van Parijs van 12 december 2015 inzake het klimaat.

In een eerste onderdeel doen de verzoekende partijen gelden dat het criterium dat ten grondslag ligt aan de mobiliteitsvergoeding, het verschil in behandeling dat op fiscaal en sociaal vlak uit die vergoeding voortvloeit, niet objectief kan verantwoorden.

Artikel 5, § 3, van de bestreden wet biedt de werknemer die in dienst treedt bij een nieuwe werkgever de mogelijkheid om de mobiliteitsvergoeding die hij bij zijn vorige werkgever verkregen had, ofwel te behouden en voort te zetten, ofwel de omzetting ervan door het toekennen van een voertuig aan te vragen. In die twee gevallen is de vergoeding niet verbonden met het afstand doen van een voertuig, maar met de keuze van de betrokkenen om in de loononderhandeling bij de nieuwe werkgever, de toekenning te integreren van een gedeelte van de bezoldiging onder een bevoorrechte fiscale en sociale regeling.

A.3.2. De Ministerraad betoogt dat het verschil in behandeling tussen de gewone bezoldiging en de mobiliteitsvergoeding op een objectief criterium berust : het afstand doen of het inleveren van een bedrijfswagen waarover de werknemer voordien beschikte. Dat criterium is ook objectief, zelfs in geval van verandering van werkgever. Wat betreft de wet van 17 maart 2019 « tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de mobiliteitsvergoeding », waarnaar de verzoekende partijen in hun memorie verwijzen, betoogt de Ministerraad dat zij het toepassingsgebied van het systeem van de mobiliteitsvergoeding heeft uitgebreid tot de werknemers die niet over een bedrijfswagen beschikken maar die ervoor in aanmerking komen. Daarbij heeft de wetgever willen vermijden dat een bedrijfswagen eerst gedurende ten minste twaalf maanden wordt toegekend, alleen om het vervolgens mogelijk te maken aanspraak te maken op de regeling van de mobiliteitsvergoeding. De afschaffing van de regeling van overdraagbaarheid bij de wet van 17 maart 2019 kan niet worden beschouwd als een impliciete erkenning van het feit dat de overdraagbaarheid bij de nieuwe werkgever met het gelijkheidsbeginsel strijdig zou zijn geweest. Zij moet veeleer worden gezien als een aanpassing die noodzakelijk was geworden aangezien de nieuwe wet de mogelijkheid om het voordeel van de mobiliteitsvergoeding aan te vragen, heeft uitgebreid tot werknemers die niet over een bedrijfswagen zouden beschikken maar die niettemin ervoor in aanmerking zouden komen.

A.3.3. De verzoekende partijen voegen in hun memorie eraan toe dat de vereiste, voor de werknemer, bij zijn vorige werkgever het voordeel van een bedrijfswagen te genieten, geen criterium is dat de « overdraagbaarheid » van de vergoeding verantwoordt, maar een voorafgaande voorwaarde voor de onderhandeling waarin de voortzetting van de toekenning van het voordeel van een mobiliteitsvergoeding slechts een mogelijkheid is.

A.4.1. In het tweede onderdeel tonen de verzoekende partijen aan dat het criterium dat het verschil in behandeling verantwoordt, niet relevant is om de doelstelling te verwezenlijken die de wetgever wenst te bereiken, namelijk de druk van het autoverkeer verminderen met het oog op het leefmilieu, de volksgezondheid en duurzame ontwikkeling. Het voordeel van de aan een voordelige sociale en fiscale regeling onderworpen vergoeding is immers niet afhankelijk gesteld van de waarborg dat de begunstigde ervan voor zijn woon-werkverplaatsingen geen enkel persoonlijk voertuig meer zal gebruiken.

In ondergeschikte orde doen de verzoekende partijen gelden dat de grief klaarblijkelijk gegrond is wat de mogelijkheid betreft een mobiliteitsvergoeding te verkrijgen door slechts een enkel voertuig in te leveren wanneer de werknemer over verscheidene bedrijfswagens beschikt, alsook wat de mogelijkheid betreft dat voordeel te behouden bij een verandering van werkgever of te verzoeken om de inwerkingstelling van dat voordeel bij de nieuwe werkgever om de reden dat de werknemer bij zijn vorige werkgever over een bedrijfswagen beschikte.

A.4.2. De Ministerraad verwijst naar een uittreksel uit de parlementaire voorbereiding waaruit blijkt dat het, volgens de indiener van het ontwerp, het « sociale en fiscale gunstige statuut [van het bedrag van de mobiliteitsvergoeding] » is dat « ervoor [zou zorgen] dat de werknemer niet meer louter en alleen omwille van dit voordelige statuut gehecht blijft aan zijn bedrijfswagen ». Ook al is de aankoop van een privéwagen voor woon-werkverplaatsingen mogelijk, toch is die aankoop weinig redelijk, zo vervolgt de Ministerraad, wegens de kostprijs van die verrichting.

De bestreden maatregel vertoont dus, volgens de Ministerraad, een voldoende relevante band met de doelstelling van de wetgever.

A.4.3. De verzoekende partijen antwoorden dat de rechtspraak waarnaar de Ministerraad verwijst om te verantwoorden dat in fiscale aangelegenheden de criteria van onderscheid met een zekere soepelheid moeten worden benaderd, niet relevant is.

Zij voegen eraan toe dat de verwijzing naar de hoge kostprijs die het bezit van een persoonlijk voertuig met zich meebrengt, niet overtuigt, aangezien onder meer vaststaat dat de waarde van de bedrijfswagens 62 % hoger is in vergelijking met de waarde van de voertuigen van soortgelijke huishoudens en, vooral, dat, luidens artikel 11, § 1, tweede lid, van de bestreden wet, het bedrag van de vergoeding wordt vastgesteld met verwijzing naar de (geïndexeerde) cataloguswaarde van de betrokken bedrijfswagen.

Het is dus, volgens hen, economisch rendabel afstand te doen van een voertuig met een cataloguswaarde van meer dan 35 000 euro en het te vervangen door een voertuig van een lagere klasse, bijvoorbeeld met de formule van leasing voor particulieren, die de kosten omvat zonder de financiering van de totale waarde van het voertuig in te houden, aangezien de betrokkene aan het einde van het contract geen gebruik dient te maken van de aankoopoptie, noch na afloop van de huur de waarde van het voertuig dient te betalen.

A.5.1. In het derde onderdeel betogen de verzoekende partijen dat de bestreden maatregel onevenredige gevolgen teweegbrengt ten aanzien van de belangen van de gemeenschap. Bij de bestreden wet wordt een voorrecht in het leven geroepen ten voordele van een categorie van belastingplichtigen die, ofwel het voordeel *in natura* niet nodig hebben, ofwel de financiële draagkracht hebben om een voertuig aan te kopen dat meer aangepast is aan hun budget dat verhoogd is ten belope van die nagenoeg gedefiscaliseerde vergoeding. Dat voorrecht vormt een actieve discriminatie, in zoverre inkomsten bij de wet verschillend worden behandeld naargelang zij al dan niet het verlies van een voordeel *in natura* compenseren, en een passieve discriminatie in zoverre het gedeelte van de inkomsten dat voortvloeit uit de mobiliteitsvergoeding en het voordeel *in natura* dat de toekenning van een bedrijfswagen vormt, daarbij op sociaal en fiscaal vlak op identieke wijze worden behandeld. Hoewel de maatregel, vanuit individueel oogpunt, gunstig is, is het ingevoerde voorrecht niet aanvaardbaar ten aanzien van de werknemers van wie de inkomsten samengevoegd worden om de grondslag van de personenbelasting te bepalen.

Tot slot doen de verzoekende partijen gelden dat de maatregel afbreuk doet aan het *standstill*-beginsel vervat in artikel 23 van de Grondwet aangezien hij tot gevolg, zo niet ten doel, heeft de financieringsbronnen van de sociale zekerheid en van de andere economische en sociale rechten te verminderen door een gedeelte van de inkomsten van sommige werknemers vrij te stellen.

A.5.2. De Ministerraad erkent dat, ook al is de doelstelling om zoveel mogelijk bedrijfswagens van de weg te halen bescheiden, zij het mogelijk maakt de bestreden maatregel te verantwoorden. De doelstelling heeft dus nooit erin bestaan een zekere gelijkheid te herstellen tussen de werknemers die al dan niet het voordeel van een bedrijfswagen genieten, maar de negatieve gevolgen (op milieu- en gezondheidsvlak) te corrigeren van het massale gebruik van die fiscaal en sociaal voordelige praktijk. Meer fundamenteel is het in dat derde onderdeel in het geding gebrachte verschil in behandeling niet het gevolg van de bestreden wet, in zoverre zij slechts de voortzetting is van het verschil tussen de werknemers die al dan niet het voordeel van een bedrijfswagen genieten en in zoverre dat laatste verschil zijn oorsprong vindt in het loonbeleid van de werkgever die aan zijn werknemers bedrijfswagens ter beschikking stelt.

A.5.3. De verzoekende partijen herhalen dat de belastingregeling van een voordeel *in natura*, namelijk het voordeel gehaald uit het kosteloze gebruik van een bedrijfswagen voor de privéverplaatsingen van de werknemer, een doel heeft dat fundamenteel verschilt van het doel van de toekenning van een vergoeding in geld waarover de rechthebbende vrij kan beschikken.

- B -

#### *Ten aanzien van de bestreden wet en de context ervan*

B.1. De verzoekende partijen vorderen de vernietiging van de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding » (hierna : de wet van 30 maart 2018).

B.2.1. Bij de bestreden wet wordt een mobiliteitsvergoeding ingevoerd, gedefinieerd als « het bedrag dat de werknemer ontvangt van zijn werkgever in ruil voor het inleveren van zijn bedrijfswagen en waarop de door deze wet bepaalde fiscale, sociaalrechtelijke en arbeidsrechtelijke regels van toepassing zijn » (artikel 3, 2°, van de wet van 30 maart 2018).

B.2.2. Luidens artikel 4, § 1, van de bestreden wet « [behoort] de invoering van een mobiliteitsvergoeding [...] tot de uitsluitende beslissingsbevoegdheid van de werkgever », die, wanneer hij die vergoeding toekent, echter ertoe gehouden is de bij de wet bepaalde voorwaarden (artikelen 4 tot 7) in acht te nemen, alsook de juridische gevolgen die eraan zijn verbonden, zoals zij zijn gedefinieerd in de artikelen 8 en 9 van de wet van 30 maart 2018 :

« Art. 8. § 1. De toekenning van de mobiliteitsvergoeding heeft tot gevolg dat het voordeel van de ingeruilde bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen volledig verdwijnt voor de werknemer.

Het voordeel van de bedrijfswagen en van alle andere erop betrekking hebbende voordelen eindigt voor de werknemer vanaf de eerste dag van de maand waarin de mobiliteitsvergoeding wordt toegekend.

§ 2. In geval de werknemer beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, kan slechts één bedrijfswagen worden ingeruild voor een mobiliteitsvergoeding. De inlevering van andere bedrijfswagens kan geen recht geven op een bijkomende mobiliteitsvergoeding.

§ 3. Voor de toepassing van paragraaf 2 is vereist dat de werknemer over al zijn bedrijfswagens beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5 § 2, eerste lid, 1° en 2°. Voldoet één van de bedrijfswagens niet aan de vereiste minimumtermijnen, dan moeten alle bedrijfswagens worden ingeruild voor één mobiliteitsvergoeding.

Art. 9. § 1. De werknemer die het voordeel van een mobiliteitsvergoeding verkrijgt, kan niet meer genieten van de vrijstellingen bedoeld in artikel 38, § 1, eerste lid, 9° a) en b) en 14°, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992.

§ 2. De bepaling van paragraaf 1 wordt vermeld in de overeenkomst bedoeld in artikel 7.

§ 3. De bepaling van paragraaf 1 is niet van toepassing voor de werknemer die voorheen het voordeel van een bedrijfswagen had verkregen en tegelijkertijd, gedurende minstens drie maanden voorafgaand aan de aanvraag van de mobiliteitsvergoeding, een vergoeding of een voordeel ontving voor verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die recht geeft op één van de genoemde vrijstellingen.

§ 4. De bestaande verplichtingen voor de werkgever om een verplaatsingsvergoeding toe te kennen houden op te bestaan vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de werknemer een mobiliteitsvergoeding wordt toegekend en herwinnen hun bindende kracht vanaf de eerste dag van de maand tijdens de welke de toekenning van de mobiliteitsvergoeding een einde neemt ».

De mobiliteitsvergoeding blijft toegekend zolang de werknemer geen beschikking heeft over een bedrijfswagen (artikel 10, § 1, eerste lid) of totdat hij een functie uitoefent waarvoor niet in een bedrijfswagen is voorzien (artikel 10, § 3, 1°).

Artikel 11 van de wet van 30 maart 2018 bepaalt :

« § 1. De mobiliteitsvergoeding bestaat uit een geldbedrag dat overeenstemt met de waarde op jaarbasis van het gebruiksvoordeel van de ingeleverde bedrijfswagen.

De waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen wordt vastgesteld op 20 pct. van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen, waarbij de cataloguswaarde wordt bepaald overeenkomstig artikel 36, § 2, tweede lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992. Wanneer de brandstofkosten verbonden met het persoonlijk gebruik van het ingeruilde voertuig geheel of gedeeltelijk door de werkgever ten laste werden genomen, wordt de waarde van het gebruiksvoordeel evenwel vastgesteld op 24 pct. van zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Wanneer de werknemer voor zijn ingeleverde bedrijfswagen een eigen bijdrage bedoeld in artikel 36, § 2, tiende lid, van hetzelfde Wetboek betaalde, wordt de eigen bijdrage, betaald gedurende de laatste maand voor de inlevering van de bedrijfswagen en geprorateerd op jaarbasis, in mindering gebracht van de waarde van het gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen bepaald in het tweede lid.

Wanneer de werknemer tijdens de laatste 12 maanden, voorafgaand aan de vervanging van zijn bedrijfswagen door de mobiliteitsvergoeding, achtereenvolgens over verschillende bedrijfswagens heeft beschikt, wordt de bedrijfswagen waarover hij in die periode het langst heeft beschikt, in aanmerking genomen om de waarde van het gebruiksvoordeel te bepalen.

Wanneer de in artikel 8, § 2, bedoelde werknemer tegelijkertijd meerdere bedrijfswagens inlevert, kiest hij diegene waarop de mobiliteitsvergoeding zal worden berekend.

Wanneer de in artikel 8, § 3, bedoelde werknemer verplicht is meer dan één bedrijfswagen in te leveren, wordt voor de bepaling van de waarde van het gebruiksvoordeel, die bedrijfswagen in aanmerking [genomen] waarover hij heeft beschikt gedurende de minimumtermijnen voorzien in artikel 5, § 2, eerste lid, 1° en 2°.

§ 2. In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 1°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding bij de nieuwe werkgever gelijk aan [die] bij de vorige werkgever op datum van de uitdiensttreding.

In het in artikel 5, § 3, eerste lid, 2°, bedoelde geval is de mobiliteitsvergoeding gelijk aan de waarde van het conform paragraaf 1, vastgestelde gebruiksvoordeel van de bedrijfswagen die werd ingeleverd bij de uitdiensttreding.

§ 3. Onverminderd de toepassing van artikel 12, is deze waardebepaling een vast gegeven dat niet wordt beïnvloed door welke wijzigingen dan ook tijdens de loopbaan van de werknemer.

§ 4. De in aanmerking genomen cataloguswaarde wordt vermeld in de in artikel 7 bedoelde overeenkomst ».

B.2.3. De mobiliteitsvergoeding geeft geen aanleiding tot enig recht op het gebied van sociale zekerheid of jaarlijkse vakantie (artikel 13, §§ 1 en 3) en is uitgesloten van het loonbegrip waarmee rekening wordt gehouden om de socialezekerheidsbijdragen te berekenen (artikelen 19 en 21).

De mobiliteitsvergoeding geeft enkel aanleiding tot de betaling van een solidariteitsbijdrage waarvan het bedrag gelijk is aan het bedrag van de bijdrage die verschuldigd was voor het voertuig waarvan de werknemer afstand heeft gedaan (artikel 22).

B.2.4. Luidens artikel 36 is de wet van 30 maart 2018 in werking getreden op 1 januari 2018.

B.2.5. De wet van 17 maart 2019 « tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de mobiliteitsvergoeding » (hierna : de wet van 17 maart 2019), bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 29 maart 2019, wijzigt de bestreden wet.

De wijzigingen betreffen de artikelen 3, 4, 5, 9, 10, 11 en 14 van de wet van 30 maart 2018, de artikelen 33<sup>ter</sup> en 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 en artikel 38 van de wet van 29 juni 1981 « houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers ».

De voormelde wet van 17 maart 2019 maakt niet het voorwerp uit van een beroep tot vernietiging ingesteld binnen de in artikel 3, § 1, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof bepaalde termijn.

De bestreden wet is in de oorspronkelijke redactie ervan derhalve van toepassing geweest van 1 januari 2018 tot 1 maart 2019 en is in de door de wet van 17 maart 2019 gewijzigde redactie van toepassing sinds 1 maart 2019, dan wel 1 januari 2020.

B.3. Uit de parlementaire voorbereiding van de bestreden wet blijkt dat, met de invoering van een mobiliteitsvergoeding, de wetgever de bedoeling had het hoofd te bieden aan het mobiliteitsprobleem, meer bepaald door een alternatief te bieden voor het ter beschikking stellen, door de werkgever, van een voertuig dat de werknemer voor zijn privéverplaatsingen mag gebruiken, waarbij de mobiliteitsvergoeding wordt gekenmerkt door een sociaal en fiscaal statuut dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen. In de memorie van toelichting wordt gepreciseerd :



« Om op korte termijn iets te doen aan de prominente rol van de bedrijfswagen in België, moet er een alternatief geboden worden, dat op het vlak van de loonkost concurrentieel kan zijn met de bedrijfswagen. Alleen zo'n alternatief kan ervoor zorgen dat werknemers vrijwillig hun bedrijfswagen inruilen ten voordele van andere, meer duurzame, vervoersmiddelen.

De mobiliteitsvergoeding zoals het in dit ontwerp is uitgewerkt, groepeert de noodzakelijke kenmerken voor een dergelijk alternatief.

Om de verwachtingen in te lossen moet de mobiliteitsvergoeding over drie essentiële eigenschappen beschikken.

Ten eerste, moet [zij] volledig vrijwillig tot stand kunnen komen en moeten zowel de werkgevers als de werknemers volledig vrij kunnen kiezen of ze er al dan niet aan deelnemen.

Ten tweede, moet de mobiliteitsvergoeding een sociaal en fiscaal statuut krijgen dat concurrentieel is met dat van de bedrijfswagen.

Ten derde moet [zij] budgetneutraal zijn voor alle partijen : de werkgever, de werknemer en de overheid. Geen van hen mag enig substantieel nadeel of voordeel ondervinden ten gevolge van de keuze voor een mobiliteitsvergoeding.

Omdat de mobiliteitsvergoeding betrekking heeft op het arbeidsrecht, het socialezekerheidsrecht en het fiscaal recht, is voorliggend ontwerp opgevat als een autonome wet die de mobiliteitsvergoeding invoert en de vervanging van de bedrijfswagen door deze mobiliteitsvergoeding organiseert. Vanuit deze autonome wet worden ook de noodzakelijke aanpassingen gedaan aan wetten uit het arbeidsrecht, de sociale zekerheid en het Wetboek van de inkomstenbelastingen [1992] (WIB 92) » (*Parl. St.*, Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, pp. 4-5).

#### *Ten aanzien van de ontvankelijkheid*

B.4.1. De Ministerraad betwist het belang van alle verzoekende partijen om in rechte op te treden.

B.4.2. De Grondwet en de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof vereisen dat elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die een beroep tot vernietiging instelt, doet blijken van een belang. Van het vereiste belang doen slechts blijken de personen wier situatie door de bestreden norm rechtstreeks en ongunstig zou kunnen worden geraakt.

Wanneer een vereniging zonder winstoogmerk die niet haar persoonlijk belang aanvoert, voor het Hof optreedt, is vereist dat haar statutair doel van bijzondere aard is en, derhalve, onderscheiden van het algemeen belang; dat zij een collectief belang verdedigt; dat haar doel door de bestreden norm kan worden geraakt; dat ten slotte niet blijkt dat dit doel niet of niet meer werkelijk wordt nagestreefd.

B.4.3. De vzw's « Inter-Environnement Bruxelles », « Climaxi » en « Climate Express » motiveren hun belang in essentie met hun sensibilisering voor de strijd tegen vervuiling en milieuhinder, alsook met de verbetering van het leefmilieu, met name in het kader van de klimaatverandering, overeenkomstig hun statutaire doelen.

B.4.4. De bestreden wet heeft tot doel ertoe aan te zetten afstand te doen van bedrijfswagens ten voordele van andere, meer duurzame vervoermiddelen en aldus de mobiliteit te verbeteren. Daartoe voert zij een mobiliteitsvergoeding in die dezelfde sociale en fiscale voordelen moet waarborgen als voor het beschikken over een bedrijfswagen.

B.4.5. De bestreden wet kan bijgevolg zowel de statutaire doelen van de eerste drie verzoekende partijen als de door hen verdedigde collectieve belangen raken in zoverre zij onvoldoende waarborgen zou bevatten om de doelstellingen op het vlak van duurzame ontwikkeling, milieu- en sociale bescherming te verwezenlijken. Die verzoekende partijen beschikken dus over het vereiste belang.

B.4.6. Daar het belang van de hiervoor bedoelde verzoekende partijen vaststaat, is het niet noodzakelijk de ontvankelijkheid te onderzoeken van het belang van andere verzoekende partijen om in rechte op te treden.

B.5.1. De Ministerraad betoogt voorts dat het verzoekschrift te laat is ingediend, aangezien de bestreden wet het enkel mogelijk maakt een vorm van bezoldiging van de werknemer om te zetten in een andere vorm.

B.5.2. Volgens het opschrift ervan wordt bij de bestreden wet een mobiliteitsvergoeding « ingevoerd » die bestemd is om het afstand doen van een bedrijfswagen te compenseren. Zoals in B.3 is vermeld, maakt die vergoeding het voorwerp uit van een « autonome » wet die « betrekking heeft op het arbeidsrecht, het socialezekerheidsrecht en het fiscaal recht », zodat de wetgever een aangelegenheid heeft geregeld die niet eerder het voorwerp van een wet had uitgemaakt.

De exceptie van niet-ontvankelijkheid *ratione temporis* wordt verworpen.

#### *Ten gronde*

B.6. Het enige middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10, 11 en 172, in samenhang gelezen met de artikelen 7*bis* en 23, van de Grondwet, die laatste artikelen zelf in samenhang gelezen met artikel 2 van het Raamverdrag van de Verenigde Naties van 9 mei 1992 inzake klimaatverandering en met de artikelen 3 en 4 van de Overeenkomst van Parijs van 12 december 2015 inzake het klimaat.

De verzoekende partijen klagen in essentie aan dat bij de bestreden wet een doelstelling van duurzame ontwikkeling op milieuvlak wordt nagestreefd waarbij keuzes worden gemaakt die het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie in fiscale aangelegenheden en inzake de bijdrage tot de sociale zekerheid zouden schenden.

De verzoekende partijen doen gelden dat het criterium dat als grondslag dient voor het verschil in behandeling tussen de personen die de mobiliteitsvergoeding genieten en de personen die uitsluitend een gewone bezoldiging genieten, niet objectief en niet pertinent zou zijn.

Het *prima facie* objectieve karakter van het criterium « afstand doen van een voertuig » zou verdwijnen wanneer de werknemer verandert van werkgever, aangezien hij kan vragen de bij zijn vorige werkgever verkregen mobiliteitsvergoeding voort te zetten, dan wel om het voordeel van de bedrijfswagen dat zijn vorige werkgever hem toekende, om te zetten in een mobiliteitsvergoeding. In werkelijkheid zou het verschil in behandeling derhalve steunen op de keuze van de betrokkene om in de loononderhandeling met de nieuwe werkgever de toekenning van een gedeelte van de bezoldiging onder een bevoorrecht fiscaal en sociaal stelsel op te nemen (eerste onderdeel).

De mobiliteitsvergoeding zou evenmin een pertinente maatregel zijn om de door de wetgever nagestreefde doelstelling te bereiken, namelijk de vermindering van de druk van het autoverkeer met het oog op de bescherming van het leefmilieu, doordat de toekenning of het behoud van de mobiliteitsvergoeding - waarvan het bedrag, dat gebaseerd is op de cataloguswaarde van de laatste bedrijfswagen, niet in verhouding staat tot de mobiliteitsbehoeften van de betrokkene -, niet afhankelijk wordt gesteld van de waarborg dat de begunstigde geen individueel voertuig meer gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen. Dat zou inzonderheid het geval zijn voor de mogelijkheid die de werknemer heeft om een mobiliteitsvergoeding te ontvangen door slechts één voertuig in te leveren wanneer hij over meerdere bedrijfswagens beschikt, en voor de keuzemogelijkheden die voor hem bestaan wanneer hij van werkgever verandert (tweede onderdeel).

Tot slot zou de mobiliteitsvergoeding tot gevolg hebben dat een fiscaal voorrecht voor de betrokken categorie van werknemers met veelal hogere inkomsten, en een sociaal voorrecht voor de betrokken werkgevers in het leven worden geroepen. Door inkomsten verschillend te behandelen naargelang zij al dan niet het verlies van een voordeel in natura compenseren, zou dat voorrecht een actieve discriminatie vormen. Door het gedeelte van de inkomsten dat voortvloeit uit de mobiliteitsvergoeding en het voordeel *in natura* dat de toekenning van een bedrijfswagen vertegenwoordigt, op sociaal en fiscaal vlak op dezelfde wijze te behandelen, zou het aangeklaagde voorrecht ten grondslag liggen aan een passieve discriminatie. De in het middel aangevoerde bepalingen zouden de wetgever nochtans de verplichting opleggen om een solidariteit te verwezenlijken door middel van socialezekerheidsbijdragen en fiscale bijdragen teneinde toe te laten dat, enerzijds, een sociale zekerheid wordt gerealiseerd en, anderzijds, een overheidsbeleid wordt gevoerd, terwijl de bestreden bepalingen een gedeelte van de bezoldiging van sommige werknemers en de inkomsten van bedrijfsleiders zouden onttrekken

aan die solidariteit. Zij zouden aldus afbreuk doen aan de *standstill*-verplichting van artikel 23 van de Grondwet omdat zij tot gevolg, zo niet tot doel, zouden hebben de financiering van de sociale zekerheid en van de andere economische en sociale rechten te verminderen (derde onderdeel).

B.7.1. De artikelen 10 en 11 van de Grondwet waarborgen het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie. Artikel 172 van de Grondwet is een bijzondere toepassing van dat beginsel in fiscale aangelegenheden.

Het gelijkheidsbeginsel in fiscale zaken verbiedt de wetgever niet om aan sommige categorieën van belastingplichtigen een fiscaal voordeel toe te kennen en niet aan andere, op voorwaarde dat het aldus ingevoerde verschil in behandeling redelijk kan worden verantwoord.

B.7.2. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Dat beginsel verzet zich overigens ertegen dat categorieën van personen, die zich ten aanzien van de betwiste maatregel in wezenlijk verschillende situaties bevinden, op identieke wijze worden behandeld, zonder dat daarvoor een redelijke verantwoording bestaat.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer vaststaat dat geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.8. Bij de bestreden wet worden de nadere regels ingevoerd en vastgelegd voor de mobiliteitsvergoeding die een werkgever kan toekennen aan een werknemer die zijn bedrijfswagen inlevert. Die vergoeding geniet dezelfde regeling van fiscale en sociale vrijstelling als die voor de bedrijfswagen. Het komt de wetgever toe de vrijstellingen te bepalen van de belastbare inkomsten. Hij beschikt ter zake over een ruime beoordelingsmarge. Het Hof vermag, in die aangelegenheid, de beleidskeuzen van de wetgever, alsook de motieven die daaraan ten grondslag liggen, slechts af te keuren indien zij op een manifeste vergissing zouden berusten of indien zij zonder redelijke verantwoording zouden zijn.

De maatschappelijke keuzen die bij het inzamelen en het inzetten van middelen moeten worden gemaakt, behoren derhalve tot de beoordelingsbevoegdheid van de wetgever. Daarbij vermog hij evenwel niet de draagwijdte van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet te schenden door categorieën van personen die zich ten aanzien van de bestreden maatregel in identieke situaties bevinden, verschillend te behandelen, zonder dat daarvoor een redelijke verantwoording bestaat.

B.9. Zoals in B.3 is vermeld, bestaat de door de wetgever via de bestreden wet nagestreefde doelstelling erin het aantal bedrijfswagens die in het verkeer zijn voor privétrajecten (onder meer van de woonplaats naar de plaats van tewerkstelling) te verminderen door een maatregel van financiële omzetting (de mobiliteitsvergoeding) die op fiscaal en sociaal vlak voor alle partijen (de werkgever, de werknemer en de Staat) neutraal moet zijn.

De wetgever wou aldus ertoe bijdragen de druk van het autoverkeer te verminderen die onder meer het gevolg is van het fiscaal en sociaal voorrecht dat bij een vroegere wet is toegekend aan de werkgevers en de werknemers die zijn toegetreden tot de regeling van de bedrijfswagen.

Blijkens de geïntegreerde impactanalyse wordt een positieve weerslag verwacht op het vlak van energie, mobiliteit, klimaatverandering, buiten- en binnenlucht en hinder omdat het « ontwerp [bijdraagt] aan de vermindering van het aantal bedrijfswagens die in omloop zijn » en omdat « de werknemers [...] voor hun verplaatsingen de voorkeur [zouden] moeten geven aan andere transportmiddelen » (*Parl. St.*, Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/001, p. 65).

B.10. De verzoekende partijen staven hun grieven in de eerste plaats door te verwijzen naar het advies van de afdeling wetgeving van de Raad van State over het voorontwerp van wet. De afdeling wetgeving van de Raad van State heeft in dat advies opgemerkt :

« 4.2. Doordat het niet om een aflopende regeling gaat, maar integendeel om een regeling die vatbaar is voor herhaalde toepassing, en doordat de besteding van de mobiliteitsvergoeding niet aan beperkende voorwaarden wordt gekoppeld, is het zeer de vraag of het om een adequaat middel gaat om de vooropgestelde doelstelling inzake duurzame mobiliteit te bereiken.

In een aantal gevallen zal meer duurzaamheid worden bereikt, maar er is geen garantie dat de mobiliteitsvergoeding in alle gevallen effectief wordt gebruikt voor meer duurzame vervoersmiddelen.

Vooreerst is het de werknemer op basis van de ontworpen bepalingen immers toegestaan om zijn bedrijfswagen te verruilen voor een mobiliteitsvergoeding en zich daarmee een privéwagen aan te schaffen voor zijn woon-werkverplaatsingen.

Voorts is het mogelijk om naderhand, bijvoorbeeld na een promotie, in plaats van de mobiliteitsvergoeding opnieuw een (in voorkomend geval grotere en minder duurzame) bedrijfswagen ter beschikking te krijgen, die dan na verloop van tijd opnieuw kan worden verruild voor een (in voorkomend geval hogere) mobiliteitsvergoeding.

Ten slotte is het niet ondenkbaar dat wie door middel van het openbaar vervoer (nu reeds) sneller op het werk geraakt dan met de wagen, wel geneigd zal zijn om een mobiliteitsvergoeding te verkiezen boven een bedrijfswagen. Wie daarentegen niet sneller op het werk geraakt met het openbaar vervoer dan met de wagen, zal wellicht veeleer opteren voor het behoud van de bedrijfswagen. Indien dat effectief het geval zou blijken te zijn, zou de ontworpen maatregel op onvolkomen wijze tegemoetkomen aan de beoogde doelstelling.

### *Bespreking*

4.3. De vraag rijst dan ook of de ontworpen regeling inzake het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen naar het voordeel van een mobiliteitsvergoeding, wat betreft de fiscaal- en sociaalrechtelijke aspecten ervan, in overeenstemming kan worden geacht met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, neergelegd in de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, alsmede, wat specifiek het gelijkheidsbeginsel in fiscale aangelegenheden betreft, in artikel 172 van de Grondwet. Meer bepaald rijst de vraag of de ontworpen omzettingsregeling geen ongelijke behandeling tot gevolg heeft die niet verenigbaar is met de voornoemde beginselen.

Volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is een verschil in behandeling slechts verenigbaar met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld, rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betrokken maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

4.3.1. De Raad van State, afdeling Wetgeving, wenst in dat verband te herinneren aan het advies dat eerder dit jaar is uitgebracht over diverse wetsvoorstellen en amendementen die ertoe strekken de maaltijdcheques of de ecocheques te vervangen door een ‘ nettovergoeding ’, die dezelfde gunstige fiscaal- en sociaalrechtelijke behandeling zou genieten als de maaltijdcheques of de ecocheques. Aan dat advies wordt immers uitdrukkelijk gerefereerd in de memorie van toelichting bij het voorliggende ontwerp, in het licht van de voor de ontworpen regeling te geven verantwoording met betrekking tot de overeenstemming ervan met het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel :

[...]

In dat advies kwam de Raad van State in essentie tot de conclusie dat de ‘ nettovergoeding ’ die in de plaats zou komen van de maaltijdcheques of de ecocheques niet wezenlijk verschilt van de toekenning van het gewone loon en dat, aangezien deze vergoeding, in tegenstelling tot de maaltijdcheques en de ecocheques, vrij en zonder wezenlijke voorwaarden kan worden aangewend, het verschil in behandeling op het vlak van fiscaliteit en socialezekerheidsbijdragen niet langer kan worden verantwoord.

4.3.2. De ontworpen regeling voorziet, in tegenstelling tot de regeling inzake de omzetting van de maaltijdcheques en de ecocheques, weliswaar niet in een volledige vrijstelling op het vlak van fiscaliteit en sociale zekerheidsbijdragen, maar voorziet wel - zoals in de memorie van toelichting meermaals wordt bevestigd - in een regime dat aanzienlijk gunstiger is dan dat voor het gewone loon. In de memorie van toelichting wordt in dat verband onder meer het volgende vooropgesteld :

‘ In het huidige wetsontwerp hebben we ook te maken met de omvorming van een niet-geldelijk voordeel met een gunstig sociaal en fiscaal statuut, naar een bedrag in geld dat hetzelfde voordelige statuut zou moeten behouden.

Naar de feiten toe gaat het hier dus om een gelijkaardige situatie maar in tegenstelling tot de omvorming van de cheques, is er hier wel degelijk sprake van een objectieve en redelijke verantwoording voor deze verschillende behandeling op sociaal en fiscaal vlak van het geldbedrag ’.

In de memorie van toelichting wordt die ‘ objectieve en redelijke verantwoording ’ als volgt verwoord :

‘ De omvorming van de bedrijfswagen naar een mobiliteitsvergoeding heeft als enig doel de werknemers (en werkgevers) ertoe aan te zetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer. Dat doel beantwoordt aan een huidig maatschappelijk probleem dat vrij acuut is. Het gaat daarbij dan niet alleen om de verkeerscongestie en de daarmee gepaard gaande economische schade, maar ook om de gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Het verminderen van het wagenpark in het verkeer, is daarvoor de enige oplossing. Het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, beantwoordt helemaal aan dat doel.

De enige aansporing die aan de werknemers kan gegeven worden om hun wagen vrijwillig niet te gebruiken is een financiële prikkel. Aan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding hetzelfde sociale en fiscale gunstige statuut geven, zorgt ervoor dat de werknemer niet meer louter en alleen omwille van dit voordelige statuut gehecht blijft aan zijn bedrijfswagen. De mobiliteitsvergoeding geeft hem immers hetzelfde sociaal en fiscaal voordeel zodat hij ongedwongen kan opteren voor alternatieve verkeersmodi.

Het feit overigens dat dit ontwerp principieel uitgaat van de onverenigbaarheid van de mobiliteitsvergoeding met een tussenkomst van de werkgever in de kosten van verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, noopt de werknemer die zijn bedrijfswagen heeft ingeruild, zijn mobiliteitsvergoeding daadwerkelijk te gebruiken om zijn woon-werkverplaatsingen te financieren. Er is m.a.w. een duidelijk verband tussen de mobiliteitsvergoeding en alternatieve duurzame vervoersmodi. (...). Werknemers met een mobiliteitsvergoeding kunnen *de facto* m.a.w. niet anders dan dit budget te gebruiken om hun



verplaatsingen zelf te financieren. Het fiscaal en sociaal gunstige regime van de mobiliteitsvergoeding zet hen er bovendien extra toe aan die verplaatsingen ook op een duurzame wijze te doen '.

4.3.3. De met het ontwerp beoogde ' mobiliteitsvergoeding ' heeft weliswaar tot doel om bepaalde werkgerelateerde en persoonlijke mobiliteitsbehoeften te lenigen, maar voor het overige worden geen voorwaarden gesteld wat betreft de concrete besteding van die vergoeding door de werknemer. Daaruit dient te worden afgeleid dat over de mobiliteitsvergoeding vrij door de werknemer kan worden beschikt, dus niet noodzakelijk voor het lenigen van mobiliteitsbehoeften, en dat zij in dat opzicht vergelijkbaar is met het gewone loon, waarover eveneens vrij kan worden beschikt.

Weliswaar zou er van uitgegaan kunnen worden, zoals in de memorie van toelichting wordt vooropgesteld, dat de mobiliteitsvergoeding *de facto* zal worden aangewend om verplaatsingen te financieren, doch deze vaststelling geldt ook voor het gewone loon, waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat een gedeelte ervan *de facto* eveneens wordt aangewend voor verplaatsingen.

In de memorie van toelichting wordt in dat verband gewezen op het doel van de ontworpen maatregel, namelijk ' de werknemers (en werkgevers) ertoe aanzetten minder gebruik te maken van de wagen in het verkeer '. Die doelstelling wordt in verband gebracht met het maatschappelijk probleem van verkeerscongestie, de daarmee gepaard gaande economische schade, en gezondheidsproblemen die het overmatig en steeds toenemend gebruik van wagens veroorzaken, onder meer door het fijn stof dat ze verspreiden. Nog volgens de memorie is ' het verminderen van het wagenpark in het verkeer, (...) daarvoor de enige oplossing ' en beantwoordt ' het uit het verkeer nemen van bedrijfswagens via de mobiliteitsvergoeding, (...) helemaal aan dat doel '.

4.3.4. Er mee rekening houdend, onder meer, dat (1) het bestaande voordelige statuut van de bedrijfswagens ongewijzigd wordt behouden, (2) de ontworpen maatregel uitgaat van de vrijwilligheid van werkgever en werknemer, (3) de keuze voor het omzetten van het voordeel van een bedrijfswagen in een mobiliteitsvergoeding niet onomkeerbaar is, (4) ingeval meerdere bedrijfswagens de werknemer ter beschikking staan, het verkrijgen van een mobiliteitsvergoeding voor één bedrijfswagen het gebruik van de andere bedrijfswagens niet uitsluit, (5) er geen relatie is tussen de mobiliteitsbehoeften van de betrokken werknemer en het bedrag van de mobiliteitsvergoeding, dat immers gebaseerd is op de catalogusprijs van de laatste bedrijfswagen, (6) het vrij kunnen beschikken over de mobiliteitsvergoeding geen enkele waarborg biedt dat daarmee ook effectief ' alternatieve duurzame verkeersmodi ' worden aangewend, en (7) in de toelichting bij het ontwerp geen onderbouwde elementen zijn terug te vinden die het aannemelijk maken dat er een aantoonbaar verband is tussen de ontworpen maatregel en het beoogde doel ervan, namelijk minder wagens in het verkeer brengen en op die wijze een afname realiseren van de verkeerscongestie en de daarmee samenhangende gezondheids-, economische en andere problemen, rijzen er volgens de Raad van State, afdeling Wetgeving, ernstige twijfels nopens de pertinentie van de ontworpen maatregel in het licht van de doelstelling ervan.

4.3.5. Daar komt nog bij dat de ontworpen regeling niet is opgevat als een tijdelijke en uitdovende maatregel die er enkel op gericht is om een gedragswijziging op het vlak van mobiliteit tot stand te brengen, maar dat ze integendeel een permanent karakter heeft, met als gevolg dat voor onbepaalde duur een regeling in het leven wordt geroepen die een verschil in behandeling creëert tussen personen die zich in een vergelijkbare situatie bevinden, al naargelang zij al dan niet naast het vrij te besteden gewone loon kunnen beschikken over een eveneens vrij te besteden mobiliteitsvergoeding met evenwel een fiscaal- en sociaalrechtelijk gunstiger regime.

De Raad van State meent dan ook dat ernstig kan worden betwijfeld of er een redelijk verband van evenredigheid kan worden aangetoond tussen de gevolgen van de aangewende middelen en het beoogde doel van de regeling. Zo rijst de vraag of dit doel niet kan worden verwezenlijkt door alternatieve maatregelen die niet of niet in dezelfde mate een ongelijke behandeling inhouden. In dat verband rijst ook de vraag of de doelstelling niet op een meer adequate - en duurzame - wijze kan worden bereikt dan door het louter aanbieden van een bijkomende keuze aan de betrokken werknemers en werkgevers.

#### *Bijzondere aspecten*

4.4. Daarnaast bevat het ontwerp een aantal bepalingen waardoor een verschil in behandeling wordt gecreëerd tussen verscheidene categorieën van personen.

[...]

#### *Conclusie*

4.6. Uit al hetgeen voorafgaat volgt dat zowel het algemene opzet van de ontworpen regeling als bepaalde aspecten van de concrete uitwerking ervan problematisch zijn in het licht van de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie. Tenzij voor de uit de ontworpen regeling voortvloeiende onderscheiden behandelingen een deugdelijke verantwoording te geven valt, die dan het best in de memorie van toelichting wordt opgenomen, dienen gelijke situaties gelijk en ongelijke situaties ongelijk te worden behandeld » (*ibid.*, pp. 69-77).

B.11. Hoewel zowel in de memorie van toelichting (*ibid.*, pp. 11-15) als in de verdere parlementaire voorbereiding (*Parl. St.*, Kamer, 2017-2018, DOC 54-2838/003, pp. 14, 15 en 24-26; DOC 54-2838/009, p. 14) ingevolge dat advies bijkomende verantwoordingen naar voor werden geschoven, zijn die niet van dien aard de voormelde fundamentele bezwaren te weerleggen.

Wat betreft de in het eerste onderdeel van het middel vervatte grief, volgens welke zonder redelijke verantwoording een verschil in behandeling wordt ingevoerd tussen de werknemers die de mobiliteitsvergoeding niet genieten en wier loon in zijn geheel is onderworpen aan de fiscale en sociale bijdragen, en de werknemers die een vrij te besteden financiële vergoeding ontvangen die op fiscaal en sociaal vlak bevoorrecht is, volstaat het niet aan te geven dat « als er al sprake is van discriminatie tussen werknemers, deze niet haar oorsprong vindt in dit ontwerp tot instelling van een mobiliteitsvergoeding maar dat die dan het gevolg is van het feit dat er ook werknemers met en werknemers zonder bedrijfswagen zijn en dat aan die realiteit niet kan worden voorbijgegaan » (DOC 54-2838/003, p. 24), daar de mobiliteitsvergoeding wezenlijk afwijkt van het wettelijk stelsel van de bedrijfswagen, aangezien een voordeel *in natura*, dat naar de aard ervan doelgericht is, wordt vervangen door een voordeel in geld, waarvan de aanwending niet noodzakelijk doelgericht is.

Wat betreft de in het tweede onderdeel van het middel vervatte grief, gericht tegen het ontbreken van een waarborg dat de begunstigde van de mobiliteitsvergoeding geen individueel voertuig meer gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen, zodat niet gewaarborgd is dat de doelstelling van de bestreden regeling wordt bereikt, volstaat het niet op te merken dat de « totale kosten op jaarbasis van een eigen wagen [...] al snel even hoog of zelfs hoger zijn dan het bedrag van de mobiliteitsvergoeding. Een werknemer met een bedrijfswagen heeft er in de praktijk dus weinig baat bij om zijn auto in te leveren voor een mobiliteitsvergoeding als het zijn enige doel is daarmee een eigen wagen aan te schaffen » (*ibid.*, pp. 24-25), daar het niet uitgesloten is dat hij daarmee een goedkopere kleinere wagen aanschafft, die in even grote mate bijdraagt aan het fileprobleem.

De werknemer die beschikt over meerdere bedrijfswagens bij dezelfde werkgever, hoeft slechts één daarvan in te leveren om toch het voordeel van de mobiliteitsvergoeding te genieten, waarbij de inlevering van andere bedrijfswagens geen recht geeft op extra mobiliteitsvergoedingen. De omstandigheid dat die situatie zeer uitzonderlijk is (*ibid.*, pp. 24-25), is niet van dien aard de maatregel te verantwoorden. In dat geval wordt immers niet alleen de doelstelling die erin bestaat het aantal voertuigen in het verkeer te verminderen, niet bereikt, maar zal de begunstigde van de vergoeding bovendien beschikken over een inkomen dat een fiscaal voordeel geniet en niet onderhevig is aan sociale bijdragen.

Het bedrag van de mobiliteitsvergoeding wordt tot slot bepaald met verwijzing naar de catalogusprijs van de laatst ingeleverde bedrijfswagen, zonder dat op enigerlei wijze rekening wordt gehouden met de daadwerkelijk afgelegde afstand tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, en dus met de impact op de mobiliteit en op het leefmilieu.

B.12. Het middel, in het eerste en het tweede onderdeel ervan, is gegrond. Bijgevolg dienen de essentiële bepalingen van de bestreden wet, inzonderheid de artikelen 4, 5, 6, 8, 10, 11 en 12, te worden vernietigd. Het is derhalve niet nodig het derde onderdeel van het enige middel te onderzoeken.

Daar de overblijvende bepalingen van de bestreden wet onlosmakelijk verbonden zijn met de te vernietigen bepalingen, dienen zij te worden vernietigd bij wege van gevolgtrekking.

B.13. Teneinde de moeilijkheden te vermijden die zouden kunnen voortvloeien uit de terugwerkende kracht van de vernietiging van de wet van 30 maart 2018, inzonderheid voor diegenen die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid waarin bij de te vernietigen wet is voorzien, en teneinde de wetgever in voorkomend geval - mocht de regeling opgenomen in de wet van 17 maart 2019 « betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget » niet als afdoende worden beschouwd - in de gelegenheid te stellen een nieuwe regelgeving in te voeren, dienen, met toepassing van artikel 8, derde lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, de gevolgen van de te vernietigen bepalingen te worden gehandhaafd zoals in het dictum is aangegeven.

Om die redenen,

het Hof

- vernietigt de wet van 30 maart 2018 « betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding »;

- handhaaft de gevolgen van de vernietigde wet totdat, in voorkomend geval, nieuwe wetsbepalingen in werking treden en uiterlijk tot en met 31 december 2020.

Aldus gewezen in het Frans, het Nederlands en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 23 januari 2020.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

F. Daoût