

FICHE 5: BEDRIJFSWAGENS

De overheid misloopt nu 4.1 miljard euro door het systeem van fiscale voordelen voor bedrijfswagens. Bovendien is het prijskaartje nog hoger als men ook de gezondheidsuitgaven en infrastructuurwerken in rekening brengt.

Context:

Bedrijfswagens heb je in verschillende soorten. Er is de dienstwagen die alleen functioneel ingezet wordt door de werknemer en er is de “salariswagen” die (ook) dient voor persoonlijke en private verplaatsingen, als een alternatief voor extra loon. We focussen hier vooral op deze laatste categorie omdat die erg schadelijk is voor de samenleving. Door allerlei fiscale gunstmaatregelen is het voor de werkgever voordeliger om bedrijfswagens aan te bieden dan om het loon van het personeel te verhogen. Deze fiscale subsidie is zo’n succes dat de negatieve gevolgen op het mobiliteitsgedrag enorm zijn.

- Bedrijfswagens dienen slechts in een minderheid van de gevallen voor professionele verplaatsingen. Cijfers over het aandeel zakelijke kilometers lopen uiteen van 20,8% tot 44.4% (Promoco; Cornelis 2009). Woon-werkverkeer, dat België indeelt bij privéverkeer, neemt het grootste aandeel van de verplaatsingen voor zich.
- Mensen met bedrijfswagens schakelen nauwelijks over op openbaar vervoer of fiets, zelfs niet voor trajecten waar zich frequent files voordoen. Volgens de Promoco studie gaan 84 tot 93% van de mensen met een bedrijfswagen met de auto naar het werk, terwijl dit voor mensen zonder bedrijfswagen maar 59% is. Meer dan 1 op 4 mensen zonder bedrijfswagen nemen de trein naar het werk, terwijl dit voor mensen met een bedrijfswagen minder dan 5% is.
- Bedrijfswagens doen het aantal gereden kilometers sterk toenemen. Volgens de Promoco-studie leidt een bedrijfswagen gemiddeld jaarlijks tot 9200 extra gereden kilometers wanneer mensen met hetzelfde profiel vergeleken worden.¹ Bedrijfswagens dragen dus bij aan de congestie: uit de Iris2-studie blijkt dat in 2003 37% van de auto’s die tijdens de spits de Brusselse Ring R0 gebruiken en Brussel als bestemming hebben, bedrijfswagens waren. Het bedrijfswagenpark is sindsdien nog toegenomen. De overheid grijpt de congestie aan als argument voor het uitvoeren van dure bijkomende infrastructuurwerken.
- Het systeem leidt tot een verdieseling en een overdimensionering van ons wagenpark, vermits bedrijfswagens doorgaans een dieselmotor en een hogere CO₂-uitstoot hebben². In 2009 hadden nieuwe bedrijfswagens zonder leasing een gemiddelde CO₂-uitstoot van 155 g/km; bedrijfswagens met leasing een gemiddelde uitstoot van 141 g CO₂/km; auto’s van privé personen hadden toen een gemiddelde uitstoot van 138 g/km – cijfers FEBIAC. Door de bijdrage van bedrijfswagens tot de verdieseling van het wagenpark, is het systeem in grote mate medeverantwoordelijk voor het feit dat België de Europese normen voor fijn

¹ Jaarlijks leggen bedrijfswagens gemiddeld 33.000 km af. Werknemers met een eigen wagen rijden gemiddeld 20.000 km per jaar. (Promoco) Volgens Zwerts & Nuyts 2004 is het verschil zelfs 30.000 -16.500.

² In 2009 hadden 94% van de bedrijfswagens een dieselmotor – cijfers SD Worx

stof en NO₂ niet respecteert. Daarnaast blijft de impact van de bedrijfswagen verder doorwerken in de markt van tweede handswagens. (Bron COCA report 2009).

- Bedrijven en werknemers betalen geen reële sociale bijdragen op bedrijfswagens en brandstof als vorm van verloning³. Bedrijfswagens zorgen ook voor minder vennootschap- en personenbelasting. Daarenboven kan de BTW voor 50% teruggevorderd worden.

Om al deze redenen is het belangrijk de aantrekkelijkheid van bedrijfswagens als extra-legaal voordeel af te bouwen en te vervangen door minder schadelijke vormen van verloning.

Beschrijving van de voorgestelde maatregelen:

1) Ter beschikking stellen van bedrijfswagens als vorm van verloning **minder interessant maken voor werkgevers** door de vaste kosten (afschrijving, verzekering) van de werkgever fiscaal te ontmoedigen:

- de aftrekbaarheid van bedrijfswagens in de vennootschapbelasting gradueel verlagen, waarbij een groter onderscheid gemaakt wordt tussen de meest vervuilende en minder vervuilende modellen. Deze maatregel kan best gelden voor alle wagens die eigendom zijn van rechtspersonen, vanuit de logica van resource efficiency. Via een maximum-afteikbaar bedrag zouden we meteen een einde maken aan de verborgen aankoopsteun voor zogenaamd "milieuvriendelijke bedrijfswagens".⁴
- sociale zekerheidsbijdragen heffen op de vaste kosten van de auto die de werkgever ter beschikking stelt. Daarbij moet rekening gehouden worden met de werkelijke waarde van het voertuig en ook met de milieuprestaties er van. Deze bijdrage zou in de plaats komen van de solidariteitsbijdrage die we nu kennen maar die veel te laag ligt (zie hoger).
- De terugvordering van de BTW af te schaffen.

2) Ter beschikking stellen van een bedrijfswagen **minder interessant maken voor de werknemer** door personenbelasting en sociale bijdrage voor de werknemer te heffen op de waarde die het voertuig werkelijk vertegenwoordigt voor de werknemer. Dit systeem zou dan in de plaats komen van het huidige "kilometerforfait". Dat forfait plafonneert het aantal kilometers dat een werknemer fiscaal aangeeft als extra-legaal voordeel op 5000 of op 7000 km (als de afstand tussen woning en werkplaats onder respectievelijk boven de 25 km ligt). Het spreekt vanzelf dat deze cijfers grove onderschattingen zijn van het aantal gereden kilometers en wij stellen dan ook voor de werkelijk

³ Nu betalen bedrijven aan de RSZ een "solidariteitsbijdrage" op bedrijfsauto's, in functie van CO₂-uitstoot. Maar die bijdrage is veel lager dan sociale bijdragen op loon. In de privé-sector bedraagt de werkgeversbijdrage ± 32 % van het brutoloon terwijl de solidariteitsbijdrage varieert van nog geen 100 tot een luttel 23,50 euro/maand.

⁴ Wagens tot 60 gr CO₂/km zijn op dit moment 100% aftrekbaar; Elektrische auto's zijn zelfs voor 120% aftrekbaar.

gereden kilometers aan te geven. Bovendien vragen we realistische schattingen van het voordeel in natura dat een bedrijfswagen betekent, in functie van de kostprijs en de milieuprestaties van het voertuig.

3) **Privé-gebruik van een bedrijfswagen fiscaal ontmoedigen.**

- de aftrekbaarheid van de variabele kosten van het gebruik (tankkaarten, onderhoud, herstellingen) in de vennootschapsbelasting sterk beperken. Voor wagens die zelden dienstverplaatsingen maken, valt elke aftrekbaarheid moeilijk te rechtvaardigen.
- de terugvordering van BTW voor tanken, onderhoud en herstellingen afschaffen.
- Sociale zekerheidsbijdragen heffen op de variabele kosten.
- Onderzoeken of de werknemer financieel verantwoordelijk kan worden voor alle variabele kosten zodat "gratis rijden" onmogelijk wordt. Dit houdt o.a. de afschaffing van de tankkaart in voor alle niet zakelijke verplaatsingen. De occasionele zakelijke verplaatsingen worden dan vergoed binnen het bestaande stelsel voor onkostenvergoedingen.
- Voor functies waarbij veelvuldige zakelijke verplaatsingen wel deel uitmaken van de functiebeschrijving ("representatieve functies") kan een andere regeling uitgewerkt worden, eventueel via een vorm van registratie van het aantal zakelijk afgelegde kilometers.

Het mag duidelijk zijn dat we volgens ons moeten evolueren naar een fiscaliteit die bedrijfswagens minstens zo sterk belast als loon, met eventueel een differentiatie ifv milieukeurmerken van het voertuig.

inkomsten:

Uit een studie uitgevoerd door Copenhagen Economics in opdracht van de Europese Commissie, blijkt dat de Belgische overheid door de fiscale gunstmaatregelen voor bedrijfsvoertuigen 4,1 miljard euro aan belastingsinkomsten misloopt (equivalent aan 1,2% van het BNP). Daarbovenop komen nog de sociale bijdragen die niet ontvangen werden. Vermeden uitgaven in de gezondheidszorg of infrastructuurwerken dienen hier nog aan toegevoegd te worden.

begeleidende maatregelen:

De hoge lasten op arbeid liggen mee aan de grondslag van het succes van de bedrijfswagen als alternatieve verloning. De maatregelen die hier voorgesteld worden zullen dan ook een impact hebben op de winstcijfers van de bedrijven én op de netto lonen van de betrokken werknemers. Ter compensatie kan men interessante fiscale aftrekbaarheid aanbieden voor een mobiliteitspakket dat, in tegenstelling tot de bedrijfswagen, een waaier van verplaatsingsmogelijkheden biedt (openbaar vervoer, autodelen en tussenkomst bij kosten voor gepoolde auto's, (elektrische) fiets...). Men kan ook de mogelijkheid onderzoeken tussen te komen in huisvestings- en

verhuiskosten ... Dit soort extralegale verloning zal allicht een haalbare kaart zijn voor personeel in lagere looncategorieën.

Het verdient ook aanbeveling de lasten op arbeid te verlagen voor lagere inkomensklassen om zo meer tewerkstelling te creëren.

ervaringen:

Belgacom heeft zelf gekozen voor tankkaarten met een beperkt aantal liter, gecombineerd met tussenkomst in openbaar vervoer. Het resultaat is dat hun bedrijfswagens nog maar zelden dienen voor woon-werkverkeer. Met andere woorden: ze blijven uit de file. Werknemers kiezen er namelijk massaal voor om hun beperkte aantal gratis kilometers te gebruiken in de vrije tijd, voor reizen of boodschappen...

Nederland heeft een pak meer ervaring met mobiliteitsbudgetten. Heel wat bedrijven doen er zelfs beroep op "mobiliteit service providers" die een combinatie van verplaatsingsmogelijkheden aanbieden: pool- of huurauto's, toegang tot openbaar vervoer, persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten...