Brussels Studies
La revue scientifique électronique pour les recherches sur Bruxelles / Het elektronisch wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel / The e-journal for academic research on Brussels
Notes de synthèse | 2019

Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime

Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal

Company cars: identifying the problems and challenges of a tax system

Xavier May, Thomas Ermans et Nils Hooftman

Traducteur : Annelies Verbiest (AV Translations)

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/brussels/2477
DOI : 10.4000/brussels.2477
ISSN : 2031-0293

Éditeur
Université Saint-Louis Bruxelles

Ce document vous est offert par Bibliothèques de l'Université Saint-Louis - Bruxelles

Référence électronique
Xavier May, Thomas Ermans en Nils Hooftman, « Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime », *Brussels Studies* [Online], Synthesenota's, nr 133, Online op 25 mars 2019, geraadpleegd op 28 novembre 2019. URL : http://journals.openedition.org/brussels/2477 ; DOI : 10.4000/brussels.2477

Ce document a été généré automatiquement le 28 novembre 2019.

Licence CC BY

Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime

Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal
Company cars: identifying the problems and challenges of a tax system

Xavier May, Thomas Ermans et Nils Hooftman

Traduction : Annelies Verbiest (AV Translations)

NOTE DE L'AUTEUR

Deze synthesenota is opgemaakt in het kader van de onderzoeksleerstoel *Brussels Studies Institute* (BSI) over bedrijven en duurzame mobiliteit. Hebben bijgedragen aan de financiering van de leerstoel: Renta, Febiac, Traxio, *Solvay School Alumni*, VAB, Touring, Acerta, BLV-ABM, FEGARBEL en BFFMM voor de financiering van de studie als dusdanig en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit om de actie van de leerstoel te steunen.

Introduction

1 België heeft te maken met grote mobiliteitsuitdagingen. Ieder jaar worden de files langer: volgens *Touring Mobilis* is het aantal uur met meer dan 100 km file op de Belgische autosnelwegen gestegen van 854 uur in 2011 naar 1588 uur in 2018. Door die verzadiging gaan automobilisten vaker de secundaire wegen nemen, waardoor het verkeer en de reistijden er toenemen. De spitsuren duren langer, met een constante verkeerstoename tussen 10.00 en 15.00 uur[1]. Onze hoofdstad blijft uiteraard niet gespaard: de Tomtom Traffic Index rangschikt Brussel en de rand op de achtste plaats in zijn ranglijst van Europese steden met de meeste verkeersopstoppingen door de toenemende verkeerscongestie.

2 In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf zijn de reistijden met de wagen tijdens de spitsuren gestegen met gemiddeld 6 % tussen 2004 en 2009 [Lebrun *et al.*, 2013: 27] en met

gemiddeld 8 % tussen 2009 en 2016 [Brussel Mobiliteit, 2017]. In 2016 waren ongeveer 700 000 werknemers tewerkgesteld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest[2]. Op basis van de enquête naar de arbeidskrachten van Statbel voor 2011 tot 2014 kunnen we het aandeel van de tewerkgestelde werknemers in Brussel die met een eigen wagen naar het werk gaan, schatten op 44 %[3], goed voor ongeveer 306 000 voertuigen[4]. Minstens 90 000 mensen die in Brussel werken, beschikken daarbij over een bedrijfswagen[5].

3 Aangezien milieukwesties steeds vaker op de agenda staan, verklaren deze vaststellingen ruimschoots waarom de bedrijfswagen een regelmatig terugkerend onderwerp in de media en het politieke debat is. Als ideale zondebok wordt de bedrijfswagen er immers vaak van beschuldigd om meer autoverkeer en vervuiling te veroorzaken dan een privéwagen, het gebruik van zwaardere en krachtigere voertuigen te stimuleren, het autobezit aan te moedigen of wordt er gewezen op de gederfde belastinginkomsten. Aanhangers van het systeem vermelden daarentegen de vele beroepskilometers die begunstigden van bedrijfswagens afleggen om het bestaan van de bedrijfswagen te rechtvaardigen. Zij voeren ook aan dat het bijdraagt aan de verjonging van het wagenpark en dus aan de inverkeerstelling van milieuvriendelijkere voertuigen. Werkgevers beschouwen en gebruiken ze vooral als middel om de, te zwaar geachte, belasting op het loon van hun werknemers te verlichten. En hoewel de oorsprong en ontwikkeling van het systeem nog altijd slecht gedocumenteerd zijn, schuilt het succes van de bedrijfswagen ongetwijfeld eerst en vooral in het feit dat die een fiscale maatregel vormt om de (para)fiscaliteit met betrekking tot de bezoldiging van werknemers te verminderen.

4 Auto's zijn dus een vergoedingsmiddel geworden. *Salariswagens* zoals ze vaak genoemd worden. Maar welke definitie moeten we eigenlijk hanteren? Over hoeveel voertuigen hebben we het? En wat zijn de gevolgen voor de belastinginkomsten? Waar en bij wie zijn ze terug te vinden? Wat zijn de gevolgen op het vlak van "kilometerverbruik" met de wagen? In welke mate dragen ze bij aan de lokale luchtvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen? Deze synthesenota komt op deze en andere vragen terug met een zo sterk mogelijke diagnostiek na afloop van een oefening die bemoeilijkt werd door de complexiteit van het systeem en de schaarse of versnipperde bronnen die dit systeem documenteren. In het eerste deel stellen we de definitie en het systeem van de bedrijfswagens voor, evenals het bijzondere fiscale regime dat voor bedrijfswagens geldt. In het tweede deel beschrijven we de bedrijven die gebruikmaken van bedrijfswagens, de begunstigden van het systeem en de afgelegde afstanden, de gederfde belastinginkomsten en de impact op het milieu. In het derde en laatste deel ten slotte bespreken we kort de resultaten in het licht van de uitdagingen die we in de nota aankaarten.

1. Definitie en kader

1.1. Definitie, omvang en ontwikkeling

5 Een bedrijfswagen wordt hier gedefinieerd als een wagen die een werknemer ter beschikking gesteld krijgt door zijn bedrijf of werkgever en die hij ook privédoeleinden mag gebruiken. Uitgesloten in deze definitie zijn dus het eigen voertuig van een zelfstandige (in hoofdberoep, in bijberoep of als helper) en de dienstwagen die een werkgever zijn personeel ter beschikking stelt voor uitsluitend beroepsmatige verplaatsingen.

6 Bij deze definitie zijn dus twee categorieën van begunstigden betrokken: enerzijds werknemers en anderzijds bedrijfsleiders met het statuut van zelfstandige. May [2017] benadrukt dat de verschillende overheden en hun administraties weinig gegevens geregistreerd hebben over bedrijfswagens. We weten er dus bijzonder weinig over, vooral wat de bedrijfsleiders betreft.

7 We schatten het totale aantal bedrijfswagens op 650 000 in 2016 [May, 2017]. Voor de werknemers gaat het om 445 000 bedrijfswagens. Voor de bedrijfsleiders bestaat er echter geen volledige registratie: we kennen alleen het aantal voertuigen dat expliciet opgegeven is in de belastingaangiftes (minstens 122 350 in 2013). Maar we weten dat dit cijfer lager ligt dan het werkelijke aantal[6]. Op basis van verschillende toetsingen ramen we het aantal bedrijfswagens ter beschikking van bedrijfsleiders op ongeveer 200 000. Het cijfer van 650 000 bedrijfswagens werd trouwens in oktober 2016 genoemd door premier Charles Michel in de Kamer van Volksvertegenwoordigers[7].

8 Op basis van die inschatting zou 13,5 % van de werknemers over een bedrijfswagen beschikken. Deze bedrijfswagens vertegenwoordigen 11,5 % van het volledige wagenpark, maar zijn wel goed voor 23 % van de door Belgische auto's afgelegde kilometers[8].

9 Voor de bedrijfswagens van werknemers is de betaling van de CO_2-solidariteitsbijdrage aan de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)[9] de belangrijkste bron van administratieve informatie. In de praktijk geeft het hoofdkantoor van de organisatie over het algemeen alle wagens samen met hun nummerplaat aan, maar zonder vermelding van de begunstigde werknemer en van de vestigingseenheid waar hij werkt. Op basis daarvan kan de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV) voor de bedrijfswagens van werknemers de jaarlijks afgelegde kilometers, de leeftijd van de voertuigen, het type brandstof en bepaalde technische kenmerken verstrekken.

Tabel 1. Vergelijking van bedrijfswagens van werknemers, leasingwagens, wagens in bezit van een rechtspersoon en privéwagens (België, 2016)

	Wagens in bezit van een rechtspersoon						Privéwagens	
	Leasingwagens							
			Bedrijfswagens van *werknemers*					
	TOTAAL aantal leasingwagens	Leasingwagens die geen bedrijfswagens van loontrekkers zijn*	Bedrijfswagens van loontrekkers in leasing	Bedrijfswagens van loontrekkers in het bezit van de werkgever	TOTAAL aantal bedrijfswagens van loontrekkers	TOTAAL aantal wagens in het bezit van een rechtspersoon**	Privéwagens waarvan de eigenaar tussen 25 en 60 jaar is	TOTAAL aantal privéwagens
Totaal aantal voertuigen	366 091	51 171	314 920	130 499	445 419	902 858	3 076 979	4 772 778
Gemiddelde aantal kilometers	54 562	51 198	57 009	83 794	65 093	75 800	114 970	109 286
Km afgelegd in 2016	28 289	33 061	29 260	28 654	28 937	24 880	15 081	13 155
Gemiddeld gewicht (kg)	1 507	1 478	1 517	1 490	1 509	1 552	1 376	1 366
Gemiddelde leeftijd	2,0	2,1	2,0	3,1	2,3	3,7	8,8	9,8
Gemiddelde cilinderinhoud (cc)	1 724	1 689	1 737	1 703	1 726	1 816	1 633	1 622
Gemiddeld vermogen (kW)	91	91	91	89	91	99	78	78
Officiële CO2-uitstoot (g/km)	111	116	110	116	112	125	136	137
% dieselwagens	90,2 %	74,9 %	95,9 %	87,8 %	93,5 %	82,1 %	60,2 %	54,6 %
Diesel met roetfilter	89,6 %	72,9 %	95,8 %	81,0 %	91,5 %	71,6 %	26,1 %	23,0 %

* Bijvoorbeeld bedrijfswagens van bedrijfsleiders, dienstwagens...
** Bedrijfswagens, dienstwagens, huurwagens, vervangwagens...
Bron: tabel van FOD Mobiliteit

Kader 1. Vergelijking van bedrijfswagens van werknemers, leasingwagens, wagens in bezit van een rechtspersoon en privéwagens

De bedrijfswagens van werknemers zouden ongeveer twee derde van het totale aantal bedrijfswagens vertegenwoordigen. Van de 445 000 bedrijfswagens ter beschikking van werknemers worden 315 000 wagens geleased en zijn er 130 000 in het bezit van de werkgever. Aangezien er in België 366 000 leasingwagens zijn,

betekent dit dat een deel daarvan (51 000) waarschijnlijk ter beschikking gesteld wordt van bedrijfsleiders of geen bedrijfswagens betreft.
De wagens die ingeschreven zijn op naam van een rechtspersoon vormen een grotere groep dan de bedrijfswagens, want zij omvatten ook de dienstwagens, korte-termijn huurwagens (in stations, luchthavens, deelauto's...) en vervangwagens (garages, verzekeringsmaatschappijen...). Aangezien de wagens in het bezit van een rechtspersoon gemiddeld zwaarder en krachtiger zijn dan de bedrijfswagens van gewone werknemers, betekent dit wellicht dat de bedrijfswagens van de bedrijfsleiders uit een nog hogere prijsklasse komen dan die van de werknemers.
In vergelijking met privéwagens waarvan de eigenaar tussen de 25 en 60 jaar is, zijn de bedrijfswagens van werknemers heel wat recenter (gemiddelde leeftijd van 2,3 jaar tegenover 8,8 jaar), leggen ze jaarlijks bijna dubbel zoveel kilometers af, zijn ze zwaarder en krachtiger, hebben ze een grotere cilinderinhoud en zijn ze meestal uitgerust met een dieselmotor (93,5 % tegenover 60,2 %). Door die dieselmotor ligt de CO_2-uitstoot van de bedrijfswagens van werknemers in principe lager[10].

10 Twee enquêtes vullen de weinige administratieve gegevens over bedrijfswagens aan: de bedrijfsvervoerplannen (BVP) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest[11] en de BELDAM-enquête. De BVP's verstrekken informatie over ondernemingen met meer dan 100 werknemers in het Brussels Gewest, wat een steekproef van 263 000 werknemers vertegenwoordigt. BELDAM-enquête is een nationale enquête over de mobiliteit van de Belgen en dateert van 2010. Maar aangezien het aantal bedrijfswagens ter beschikking van werknemers tussen 2010 en 2016 gestegen is van 344 000 voertuigen naar 445 000 voertuigen, zijn sommige resultaten van de enquête inmiddels mogelijk niet meer geldig. Toch wordt de enquête nog altijd gebruikt, want ze is de enige beschikbare en betrouwbare bron van informatie over mobiliteit.

11 Recenter werd een extrapolatie (uitgevoerd door het Federaal Planbureau) van de database van SD Worx naar alle werknemers uit de privésector voor 2014 ter beschikking gesteld van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. Deze database verstrekt informatie over werknemers uit de privésector die over een bedrijfswagen beschikken (de meeste bedrijfswagens van werknemers bevinden zich in de privésector). We kregen helaas enkel toegang tot een aantal reeds opgemaakte tabellen en niet tot de ruwe gegevens.

12 Wat de evolutie van het aantal bedrijfswagens betreft, valt een snelle toename te noteren. Tussen 31 december 2007 en 31 december 2016 is het aantal wagens dat ingeschreven staat op naam van een rechtspersoon (waaronder bedrijfswagens, maar ook dienst- en huurwagens,...) gestegen van 671 688 naar 873 288[12], goed voor een gemiddelde jaarlijkse stijging van 3 %. In diezelfde periode is het aantal bedrijfswagens ter beschikking van werknemers gestegen van 288 679 naar 445 419, ofwel een stijging van gemiddeld 4,9 % per jaar.

13 Aangezien er geen gegevens zijn over de bedrijfswagens van bedrijfsleiders, kunnen we onmogelijk de stijging van het aantal bedrijfswagens gedurende de afgelopen tien jaar precies inschatten. Toch staat vast dat de toename snel is en hoogstwaarschijnlijk tussen 3 % en 4,9 % per jaar bedraagt.

14 Aan bedrijfswagens is vaak een tankkaart gekoppeld, waardoor de werknemer niet hoeft te betalen voor de brandstof voor zijn beroepsmatige en privéverplaatsingen. Dit stimuleert hem om meer te rijden. Ook hier zijn er geen administratieve gegevens voorhanden over het aantal bestuurders van bedrijfswagens met zo'n tankkaart. Toch

lijken tankkaarten volgens verschillende bronnen bijzonder wijdverbreid te zijn: 89 % van de bedrijfswagens volgens een enquête van HayGroup[13], 88 % volgens een enquête van SD Worx[14], ongeveer 90 % volgens Castaigne *et al.* [2009] en 76 % volgens een enquête van het studiebureau Indigov[15].

1.2. Fiscaal regime van bedrijfswagens

15 In België genieten bedrijfswagens van een gunstig fiscaal regime zodat de organisatie die het voertuig ter beschikking stelt, alsook de begunstigde minder belasting moeten betalen in vergelijking met een vergoeding in geld. Deze fiscale bevoegdheid valt onder de Federale Overheid (alleen de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling zijn gewestelijk), waardoor het bedrag van de vergoedingen onderworpen aan de personenbelasting lager ligt. In 2017 bijvoorbeeld was bijna een derde van de inkomsten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter afkomstig van die personenbelasting. Het gaat hier dus om een debat met grote gevolgen op gewestelijk niveau.

1.2.1. Impact op de fiscaliteit van de werknemer

16 Wanneer een werknemer een bedrijfswagen krijgt, ontvangt hij een deel van zijn loon in natura. Dit voordeel in natura – fiscaal ook "voordeel alle aard" (VAA) genoemd – wordt forfaitair geraamd op basis van de waarde van het voertuig, het type brandstof, de CO_2-uitstoot en de leeftijd van het voertuig[16]. Dit bedrag ligt veel lager dan de werkelijke waarde van het ontvangen voordeel en hangt niet af van de hoogte van het loon van de werknemer of van het aantal privé afgelegde kilometers.

17 Het voordeel alle aard komt bij het brutoloon voor de berekening van de personenbelasting, maar wordt niet in aanmerking genomen bij de berekening van de RSZ-bijdragen die de werknemer betaalt.

18 Wanneer de werknemer een tankkaart krijgt voor het privégebruik van de wagen, wordt dit voordeel bovendien niet belast.

19 De werknemer geniet dus drie financiële voordelen: een vermindering van de RSZ-bijdragen, een voordeel in natura waarvan de waarde erg laag ingeschat wordt voor de berekening van de personenbelasting, en een onbelaste aanvulling op het loon voor werknemers met een tankkaart (zie paragraaf 2.3).

1.2.2. Impact op de fiscaliteit van de werkgever

20 Op het brutoloon van de werknemer stort de werkgever een sociale RSZ-bijdrage van 32 %. Maar op bedrijfswagens betaalt de werkgever enkel een forfaitaire CO_2-solidariteitsbijdrage die niet afhangt van het loon of van de afgelegde kilometers. Deze solidariteitsbijdrage schommelt gewoonlijk tussen € 300 en € 1 100 per jaar. Dit bedrag ligt veel lager dan de RSZ-bijdrage die de werkgever zou moeten betalen op het equivalente loon.

21 Werkgevers kunnen ook een deel van de betaalde BTW op de uitgaven met betrekking tot de bedrijfswagens recupereren[17] en verschillende uitgaven zijn fiscaal aftrekbaar (waaronder het niet-recupereerbare deel van de BTW, de RSZ-werkgeversbijdrage, de CO_2 -bijdrage, de leasingkosten en de brandstofkosten). De brandstofkosten zijn voor 75 %

aftrekbaar, terwijl de andere autokosten voor 50 % à 120 % aftrekbaar zijn in functie van de CO_2-uitstoot.

22 17 % van het voordeel alle aard (VAA) komt bij de niet-aftrekbare kosten voor de werkgever wanneer de werknemer over een tankkaart beschikt[18].

2. Vaststellingen

23 In een eerste gedeelte gaan we dieper in op de gewestelijke specificiteiten van de tegemoetkomingen die werkgevers in de privésector toekennen aan hun werknemers, alsook op de activiteitensectoren met de meeste bedrijfswagens en analyseren we welke factoren in Brussel het pendelen met de auto in de hand werken.

24 In het tweede stuk bestuderen we het profiel van de gebruikers van bedrijfswagens, hun woon-werkverplaatsingen op zich en vervolgens al hun verplaatsingen.

25 In een derde onderdeel onderzoeken we in welk opzicht het regime van de bedrijfswagens voordelig is voor de werkgever (of voor het bedrijf in geval van bedrijfsleiders) en voor de werknemer, maar ook de gederfde belastinginkomsten die hieruit voortvloeien (met inbegrip van de sociale bijdragen).

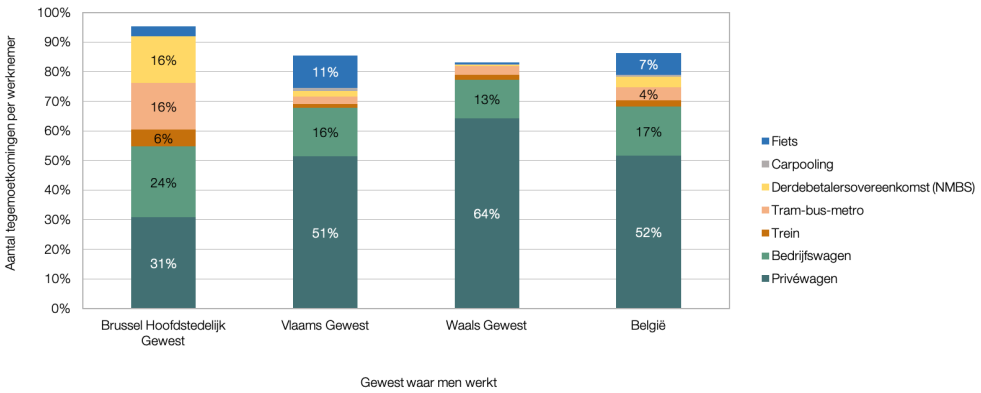
26 In het vierde gedeelte gaan we na of bedrijfswagens meer of minder vervuilend zijn dan privéwagens.

2.1. Mobiliteit op het niveau van het bedrijf

2.1.1. Tegemoetkomingen van werkgevers uit de privsector in de verplaatsingen

27 Op basis van de gegevens van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven over werknemers uit de privésector in België[19] kunnen we enkele vaststellingen maken over de woon-werkverplaatsingen en het gebruik van bedrijfswagens. We wijzen erop dat de informatie in dit onderdeel dus *geen rekening houdt met loontrekkenden uit de overheidssector* (28 % van de arbeid in loondienst) *en met bedrijfsleiders*. De afwezigheid van informatie over werknemers uit de overheidssector heeft weinig invloed op het gebruik van bedrijfswagens, aangezien die vooral geconcentreerd zijn in de privésector. Maar door de afwezigheid van de overheidssector in de statistieken van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hebben we slechts een gedeeltelijk beeld van alle werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen.

Figuur 1. Werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen volgens de arbeidsplaats (werknemers uit de privésector, 2014)



BRON: CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN [2016]

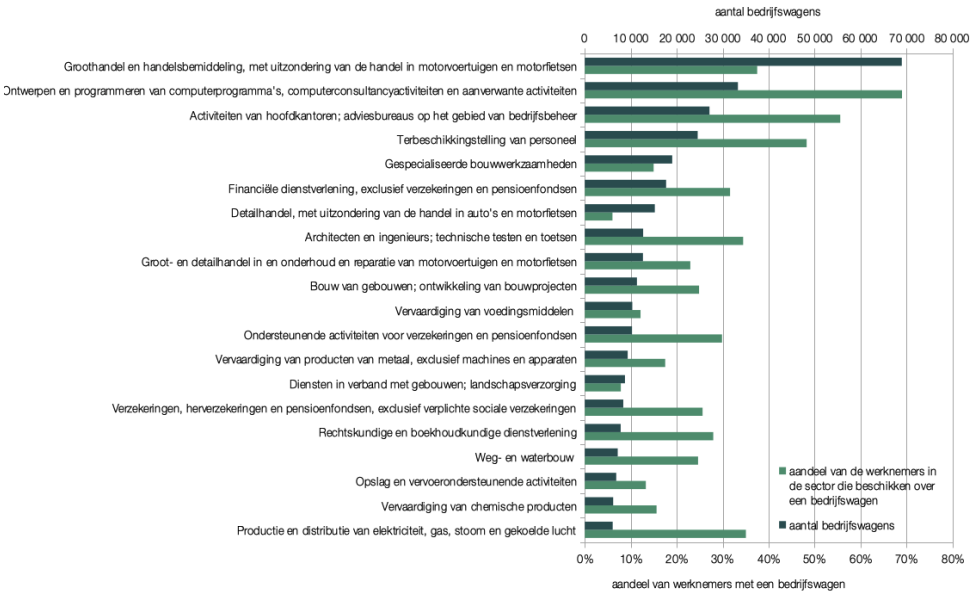
28 17 % van de werknemers uit de privésector beschikt over een bedrijfswagen (figuur 1). Dit cijfer stijgt naar 26 % als we enkel rekening houden met bedienden, want slechts 1 % van de arbeiders heeft een bedrijfswagen. 52 % van de werknemers uit de privésector krijgt van hun werkgever een tegemoetkoming voor woon-werkverplaatsingen met hun privéwagen en 7 % van hen voor verplaatsingen met de fiets.

29 Gezien de beschikbare gegevens kunnen we helaas enkel op gewestelijke schaal werken, waarbij we grote verschillen vaststellen. Voor wie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werkt, komen werkgeverstegemoetkomingen vaker voor, omdat de woon-werkverplaatsingen gemiddeld langer zijn en het openbaar vervoer aanzienlijk meer gebruikt wordt (35 %) door de vlottere bereikbaarheid, maar het aandeel van de bedrijfswagen is er ook aanzienlijk groter: bijna één werknemer op vier in de privésector heeft een bedrijfswagen. In het Vlaams Gewest komen werkgeverstegemoetkomingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets veel vaker voor dan in de rest van het land. In het Waals Gewest krijgen pendelaars vaker een tegemoetkoming van hun werkgever voor een privéwagen en beschikken zij minder vaak over een bedrijfswagen dan in de rest van het land.

2.1.2. Verdeling van de bedrijfswagens per activiteitensector

30 Figuur 2 geeft de 20 activiteitensectoren[20] weer waar werknemers uit de privésector het vaakst een bedrijfswagen krijgen. In totaal vertegenwoordigen deze 20 sectoren 74 % van de bedrijfswagens van werknemers uit de privésector.

Figuur 2. Verdeling van de bedrijfswagens per activiteitensector (werknemers uit de privésector, België, 2014)



Bron: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven [2016]

31 De activiteitensector die het vaakst gebruikmaakt van bedrijfswagens is de groothandel[21] met bijna 70 000 bedrijfswagens. Daarna komen drie tertiaire sectoren van hoog niveau, die elk meer dan 20 000 bedrijfswagens ter beschikking stellen van hun werknemers (computerprogrammering, consultancy en aanverwante activiteiten; activiteiten van hoofdkantoren en adviesbureaus; activiteiten die verband houden met de werkgelegenheid). Deze sectoren leggen ook het hoogste percentage bedrijfswagens per werknemer voor.

32 Merk op dat deze verdeling van de bedrijfswagens per activiteitensector verschilt van de verdeling in de bedrijfsvervoerplannen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zij hebben enkel betrekking op bedrijven die meer dan 100 werknemers hebben en in Brussel gevestigd zijn). In die plannen staat vermeld dat het grootste deel van de bedrijfswagens terug te vinden is in de sectoren "water en energie", "dienstenondernemingen" en "banken en verzekeringen".

2.1.3. Focus op de Brusselse ondernemingen: verscheidenheid van de ondernemingen en impact van de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens

33 Aan de hand van de bedrijfsvervoerplannen (BVP) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die tal van gegevens over de kenmerken van de ondernemingen, de woon-werkverplaatsingen en het bedrijfswagenpark toetsen, kunnen we de rol van bedrijfswagens in de mobiliteit van werknemers op bedrijfsniveau grondiger analyseren. Die analyse is weliswaar beperkt tot een vrij eng kader, aangezien de steekproef van de BVP's enkel betrekking heeft op bedrijven die gevestigd zijn in Brussel en meer dan 100 werknemers tellen.

34 Op basis van de steekproef van de BVP's uit 2014 [Leefmilieu Brussel, 2016] maakt Ermans [2017] een onderscheid tussen meerdere bedrijfsprofielen. Een eerste onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds bedrijven met minstens 10 bedrijfswagens per 100 werknemers, die beschouwd worden als "gebruikers" van bedrijfswagens, en anderzijds de andere bedrijven die beschouwd worden als "niet-gebruikers". Deze niet-gebruikers zijn ondernemingen die hoofdzakelijk tot de tertiaire non-profitsector behoren (79 % van de werknemers is tewerkgesteld in overheidsdiensten, de gezondheidszorg en het onderwijs) en vooral gevestigd zijn op plaatsen die heel vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

35 Vervolgens wordt een onderscheid gemaakt tussen drie bedrijfsprofielen onder de gebruikers van bedrijfswagens:

- Het eerste type van ondernemingen is oververtegenwoordigd in de dienstensector en is een grote verstrekker van bedrijfswagens (gemiddeld 54 bedrijfswagens per 100 werknemers). De bedrijven die hieronder vallen, zijn over het algemeen niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer, beschikken over een uitgebreid parkeeraanbod en hebben heel wat werknemers die hun woon-werkverplaatsingen met een individuele wagen maken (79 %).
- Het tweede type, dat vooral sterk aanwezig is in de bank- en verzekeringssector (65 % van de werknemers), is minder "vrijgevig" qua terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen (29 bedrijfswagens per 100 werknemers) en parkeergelegenheid. Het gaat hier om zeer grote bedrijven die bijzonder centraal gelegen zijn, wat maakt dat ze heel vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hun personeel woont gemiddeld vrij ver van de arbeidsplaats. Bijna de helft van de werknemers neemt de trein (49 %) om naar het werk te gaan, hoewel het individueel gebruik van de wagen hoog blijft (32 % van de werknemers).
- Het derde profiel verstrekt ook minder bedrijfswagens (29 per 100 werknemers) en parkeergelegenheid. Dergelijke bedrijven zijn gemiddeld goed bereikbaar met het openbaar vervoer en werven meer lokaal aan. Hun werknemers maken vaker gebruik van de MIVB voor hun woon-werkverplaatsingen, ook al domineert nog altijd het gebruik van de individuele wagen (38 %).

36 Deze analyse stelt tussen de regels door de vraag naar de impact van de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen op het modale aandeel van de auto in de woon-werkverplaatsingen. Met andere woorden, in welke mate stimuleert de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen deze werknemers om met de auto te gaan werken in plaats van met een ander vervoersmiddel? Het modale aandeel van de wagen is namelijk groot bij de drie types van gebruikers van bedrijfswagens (58 % van de werknemers) tegenover 31 % bij de niet-gebruikers en 35 % gemiddeld bij de BVP-ondernemingen.

37 We hebben dus het modale aandeel van de auto op schaal van het bedrijf onderzocht om meer inzicht te krijgen in de factoren die de neiging van werknemers verklaren om met de auto naar het werk te gaan. Uit deze analyse, uitgevoerd door middel van een bètaregressie[22], blijkt dat de drie dominante factoren zijn (in dalende volgorde): bereikbaarheid van de werkgever met het openbaar vervoer, het aantal bedrijfswagens per werknemer en de activiteitensector. Daarna komen het parkeeraanbod, de variabelen met betrekking tot de ruimtelijke verdeling van de werknemers (aandeel van de werknemers dat in de eerste rand rond Brussel[23] woont, gemiddelde woon-werkafstand), het aantal beroepsmatige verplaatsingen per werknemer en tot slot het aandeel van de werknemers dat in ploegen werkt.

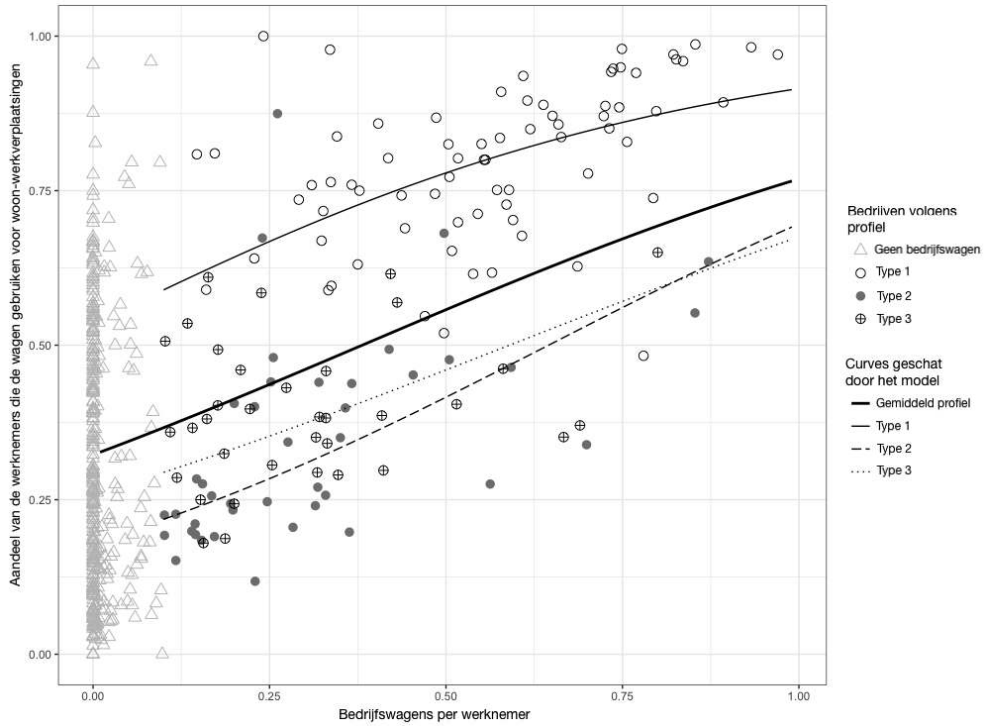
38 Het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen heeft dus een heel grote invloed op het individueel gebruik van de wagen in het kader van de woon-werkverplaatsingen en dit op drie manieren:

- Ten eerste, dit is het belangrijkste effect, gaat de stijging van het aantal bedrijfswagens per werknemer gemiddeld gepaard met een toename van het modale aandeel van de auto.
- Ten tweede heeft een betere bereikbaarheid van de werkplek met het openbaar vervoer tot gevolg dat het gemiddelde effect gekoppeld aan de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen, kleiner wordt.
- Ten derde heeft de toename van de gemiddelde woon-werkafstand tot gevolg dat het stimulerende effect t.a.v. het individueel gebruik van de wagen (ten gevolge van de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen), nog versterkt wordt. Deze vaststelling sluit aan bij de resultaten van [Laine en Vansteenbergen, 2016] die verkregen werden op basis van individuele gegevens over de woon-werkverplaatsingen in het kader van de BELDAM-enquête.

39 Ter illustratie geeft figuur 3 de ondernemingen van de BVP-steekproef weer volgens het aandeel van hun werknemers dat met de wagen naar het werk gaat (y-as) en het aantal bedrijfswagens per werknemer (x-as). Voor elk type bedrijf dat bedrijfswagens aanbiedt en voor de gemiddelde BVP-onderneming, werd door het regressiemodel een voorspellingscurve geschat voor wat betreft het modale aandeel van de auto.'

40 We stellen vast dat het model, ongeacht het profiel van het bedrijf, een stijging voorspelt van het aandeel werknemers dat de auto neemt voor woon-werkverplaatsingen naarmate het aantal bedrijfswagens toeneemt. We stellen ook vast dat de voorspellingscurve voor type 2 sneller stijgt dan de andere. Ze haalt zelfs de curve van type 3 in rond 80 bedrijfswagens per 100 werknemers. Dit maakt duidelijk dat bij bedrijven met personeel dat gemiddeld verder woont (die van type 2) de terbeschikkingstelling van bedrijfswagens de werknemers des te meer aanspoort om met de auto naar het werk te komen. Voor het gemiddelde profiel voorspelt het model het modale aandeel van de auto op 32,7 % voor bedrijven die 1 bedrijfswagen per 100 werknemers ter beschikking stellen, en op 76,6 % voor bedrijven met 99 bedrijfswagens per 100 werknemers, ofwel iets minder dan een half procentpunt (+ 0,44) voor iedere extra bedrijfswagen die ter beschikking van 100 werknemers gesteld wordt.

Figuur 3. Voorspellingscurves van het aandeel van de personen die met de auto naar het werk komen, op basis van het aantal bedrijfswagens per werknemer volgens het profiel van de ondernemingen (de drie typen van gebruikers en het gemiddelde profiel van de BVP-ondernemingen, Brussel 2014)



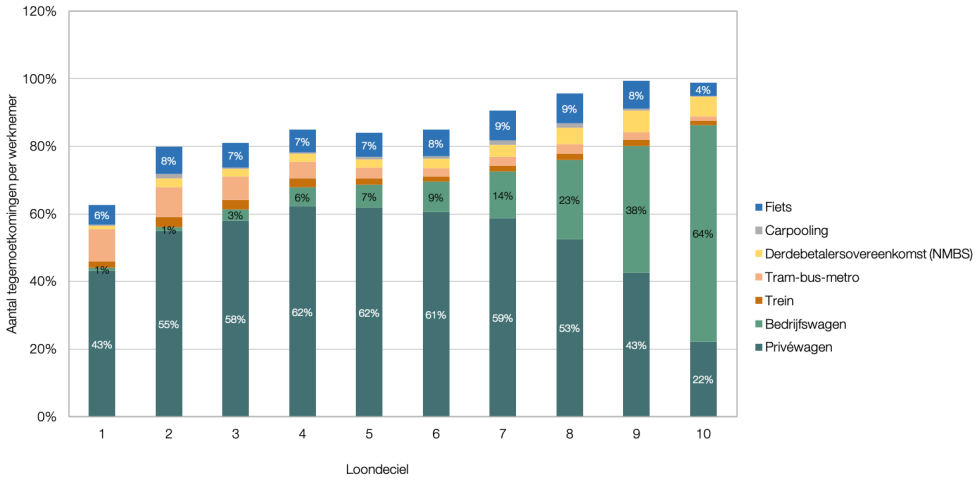
2.2. Mobiliteit van der werknemers

2.2.1. Profiel van de begunstigden van bedrijfswagens

2.2.1.1. Meestal goed betaalde mannen

41 In de privésector zien we dat hoe hoger het loon is, des te vaker de werkgever tegemoetkomt in de kosten van het woon-werkverkeer en des te meer die tegemoetkomingen betrekking hebben op het autogebruik (figuur 4). Op basis van het mediane loon vermindert het gebruik van de privéwagen ten voordele van de bedrijfswagen die betrekking heeft op 64 % van de werknemers van het laatste inkomensdeciel. Omgekeerd maken de werknemers met de laagste lonen meer gebruik van het gewestelijk openbaar vervoer (tram-bus-metro) of krijgen zij geen tegemoetkoming van hun werkgever (ongeveer 40 % van hen).

Figuur 4. Tegemoetkomingen van de werkgever in de woon-werkverplaatsingen per loondeciel (privésector, België, 2014)



BRON: CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN [2016]

42 De vaststelling dat het bedrijfswagensysteem voordelig is voor de werknemers met de hoogste inkomens wordt bevestigd door de gegevens van de FOD Financiën (zie paragraaf 2.3.5). Volgens die gegevens werd in 2013 iets meer dan de helft van de bedrijfswagens (51 %) ter beschikking gesteld van het deel van de bevolking in het hoogste deciel van de inzake fiscale inkomstenen 82 % ter beschikking van het deel in de hoogste drie decielen. Deze vaststelling kan verklaard worden door het feit dat het regime van de bedrijfswagens niet *per se* interessant is voor personen met een laag of gemiddeld inkomen. Hun inkomsten zijn immers te laag om zoveel geld uit te geven aan een voertuig, hun aanslagvoet voor de personenbelasting ligt lager en het systeem is bijgevolg minder voordelig, de woon-werkafstanden zijn gemiddeld korter en tot slot zou dit een impact hebben op hun pensioen of werkloosheidsuitkering (wat niet het geval is bij de hoge inkomens[24]).

43 Uit de BELDAM-enquête blijkt trouwens dat slechts 25 % van de bedrijfswagens in 2010 gebruikt werd door vrouwen.

2.2.1.2. Werknemers meer gevestigd in Vlaanderen en voorstedelijke gebieden

44 We hebben niet veel gegevens over de woonplaats van de werknemers die in België over een bedrijfswagen beschikken. Op basis van de belastingaangiftes merkt May [2017] op dat de bedrijfswagens in Vlaanderen oververtegenwoordigd zijn[25]. Uit de analyse op schaal van de arrondissementen blijkt een sterke oververtegenwoordiging van de bedrijfswagens in Vlaams- en Waals-Brabant en een lichte oververtegenwoordiging in Brussel (3 % meer dan het nationale gemiddelde).

45 Deze vaststelling strookt met de geografie van de begunstigden van bedrijfswagens die voorstedelijke gebieden verkiezen[26] boven stedelijke centrumgebieden of plattelandsgebieden (zie tabel 2). Bovendien zijn ze beter vertegenwoordigd in gebieden met villabewoning (70 % van hen woont in halfopen of open eengezinswoningen tegenover 60 % van de werknemers zonder bedrijfswagen). Doorgaans zijn deze gebieden niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer en bieden zij veel parkeermogelijkheden voor auto's, zowel op als naast de openbare weg. Deze factoren moedigen hen aan om

meer de wagen te gebruiken. Zo verklaart 88 % van de werknemers met een bedrijfswagen te beschikken over minstens één parkeerplaats in een garage en verklaart 79 % van hen geen problemen te ondervinden om gratis parkeergelegenheid op de openbare weg te vinden (tegenover respectievelijk 80 % en 75 % van de werknemers zonder bedrijfswagen)[27].

46 Gezien de concentratie van de gebruikers van bedrijfswagens onder de werknemers met de hoogste inkomens is het trouwens niet verrassend dat we hen bij voorkeur terugvinden in woongebieden met verspreide bewoning, die doorgaans welgestelder zijn. En in een woongebied met verspreide bewoning verplaatst men zich gemiddeld meer dan in een woongebied met dichte bewoning om de arbeidsplaats of diverse diensten te bereiken.

Tabel 2. Stedelijke hiërarchie m.b.t. de woonplaats van de werknemers naargelang ze al dan niet beschikken over een bedrijfswagen (België, 2010)

Populatie	Stadscentrum	Agglomeratie (buiten stadscentrum)	Tussenliggende gebieden (voorsteden en forenzenwoonzones)	Platteland	Totaal	N
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(vol.)
Alle werknemers	26,0	10,3	37,4	26,3	100,0	6 713
Werknemers zonder bedrijfswagen	26,6	9,6	36,7	27,1	100,0	6 096
Werknemers zonder bedrijfswagen	21,8	10,3	38,6	29,3	100,0	4 776
Werknemers met bedrijfswagen	20,5	16,4	43,8	19,4	100,0	617

Bron: BELDAM-enquête, Luyten en Van Hecke [2009]

2.2.2. Bedrijfswagens en woon-werkverplaatsingen

2.2.2.1. Meer gebruik van de wagen tijdens woon-werkverplaatsingen

47 Volgens BELDAM-enquête neemt 92 % van de begunstigden van bedrijfswagens de auto om naar het werk te gaan, tegenover 81 % van de mensen zonder bedrijfswagen die een privévoertuig bezitten en 67 % voor het grotere geheel van de werknemers zonder bedrijfswagen. Deze verschillen kunnen op verscheidene manieren verklaard worden. Ten eerste heeft de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen een invloed op de stijging van het aantal auto's binnen het gezin [Laine en Van Steenbergen, 2016], wat op zich een belangrijke factor is voor de bevordering van het autogebruik. Ten tweede is er

een duidelijke stimulans, die eigen is aan het bezit van een bedrijfswagen en die groter is dan de impact van het bezit van een privévoertuig [Laine en Van Steenbergen, 2016]. Deze impact kan voortvloeien uit de financiering van de verplaatsingen door de werkgever of uit het maatschappelijk aanzien dat gekoppeld is aan het gebruik van een bedrijfswagen, zowel binnen als buiten het bedrijf. Ten derde heeft de vaststelling dat de begunstigden onder de werknemers en de gebruikers" onder de ondernemingen de voorkeur geven aan gebieden die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en waar veel parkeergelegenheid is tot gevolg dat de auto meer gebruikt wordt. De residentiële voorkeur voor villabewoning brengt trouwens met zich mee dat de auto dagelijks gebruikt wordt en dat gezinnen voorzien zijn van het nodige aantal wagens voor persoonlijk gebruik.

48 Merk ook op dat de werknemers met een bedrijfswagen minder carpoolen (minder dan 2 % van hen is passagier) om naar het werk te gaan dan de werknemers met een privéwagen (4 %) of dan de werknemers zonder bedrijfswagen (8 %).

Tabel 3. Verplaatsingswijzen volgens het bezit van een bedrijfswagen voor woon-werkverplaatsingen (België, 2010)

Populatie	Auto (bestuurder)	Auto (passagier)	Trein	Metro-tram-bus	Motor	Fiets	Stappen	Totaal	Werknemers	N
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Alle werknemers	65,6	4,9	7,2	7,1	1,9	8,3	5,1	100,0	3 276 478	5 245
Werknemers zonder bedrijfswagen	62,1	5,3	7,8	7,7	2,2	9,3	5,5	100,0	2 871 520	4 585
Werknemers met privéwagen (maar zonder bedrijfswagen)	77,6	3,1	5,8	3,4	1,3	5,8	3,1	100,0	2 133 278	3 346
Werknemers met bedrijfswagen	90,3	1,5	2,4	2,5	0,1	1,4	1,8	100,0	404 958	660

Bron: BELDAM-enquête

2.2.2.2. Gemiddeld aanzienlijk langere woon- en werkafstanden

49 Figuur 5 verduidelijkt een welbekende vaststelling: hoe hoger het loon van een werknemer is, hoe langer het gemiddelde woon-werkverkeer is, en dat ongeacht het gebruikte vervoersmiddel. Wat het loonniveau ook is, werknemers met een bedrijfswagen leggen bovendien een langere woon-werkafstand af dan de werknemers die hun privéwagen gebruiken: de gemiddelde pendelafstand heen en terug in vogelvlucht is 27,3 km met een bedrijfswagen en 15,4 km met een eigen voertuig voor werknemers uit de privésector.

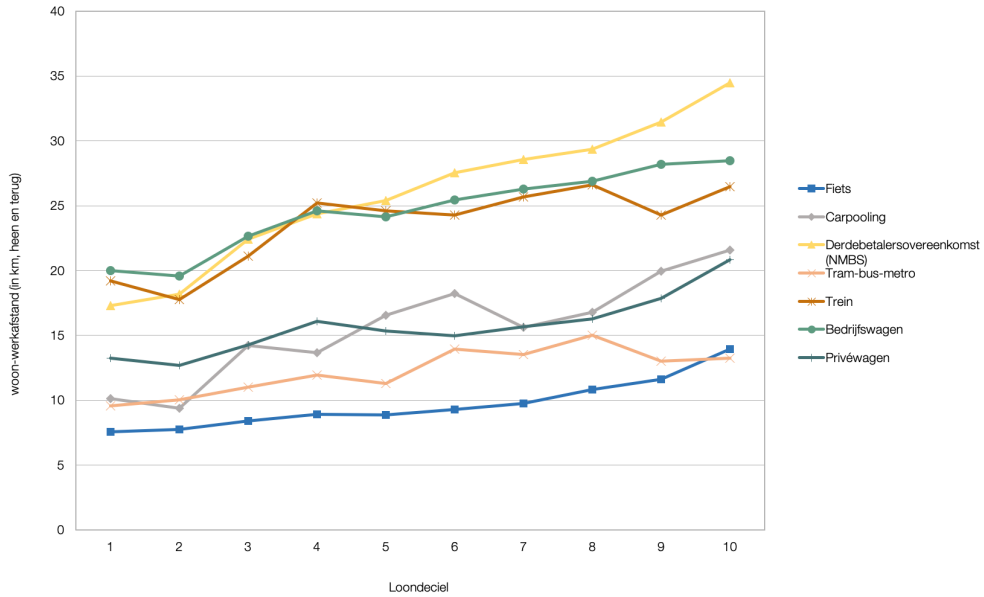
50 Er kunnen drie redenen aangehaald worden om de langere afstand van de woon-werkverplaatsingen te verklaren:

- Wie een bedrijfswagen heeft, is bereid om verder van zijn woonplaats een job te aanvaarden, aangezien de verplaatsingskosten door de werkgever betaald worden. Om diezelfde reden worden werknemers niet gestimuleerd om dichter bij hun arbeidsplaats te gaan wonen en zo hun pendelafstand te verkorten.
- Wie een job heeft en over een bedrijfswagen beschikt, zal makkelijker de beslissing nemen om verder van zijn arbeidsplaats te gaan wonen (bijvoorbeeld om in de rand te gaan wonen wanneer men in de stad werkt).
- Als een werknemer over een bedrijfswagen beschikt en zijn verplaatsingen dus (bijna) volledig terugbetaald worden door zijn werkgever, dan wordt hij niet gestimuleerd om

betalend openbaar vervoer[28] te nemen, vooral dan de trein wegens de lange pendel [Laine en Van Steenbergen, 2016].

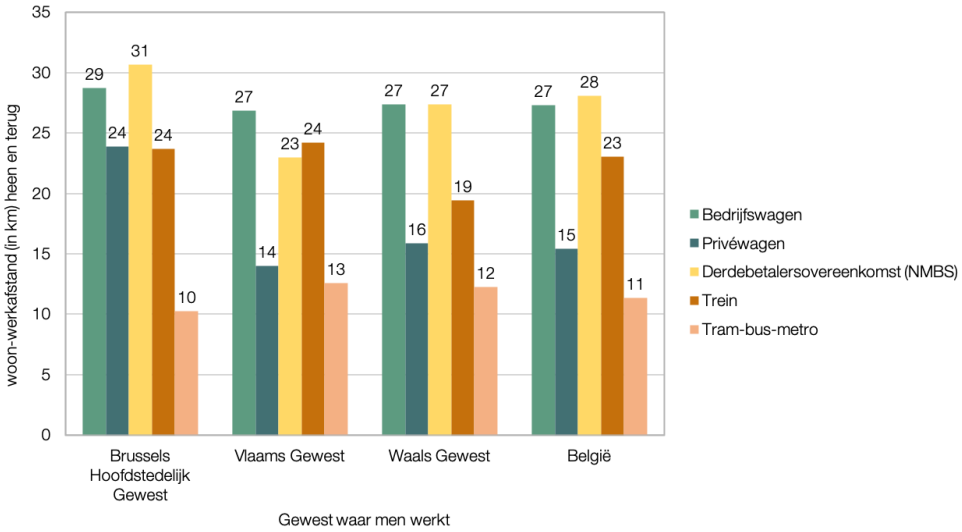
51 Uit figuur 6[29] blijkt, zoals verwacht, dat werknemers uit de privésector die hun privéwagen gebruiken, heel wat langer pendelen om in Brussel te gaan werken (24 km enkele reis in vogelvlucht) dan in de andere twee gewesten (14 km en 16 km) wegens de hogere lonen, de huisvestingskosten, de specifieke aanwezigheid van bepaalde activiteiten in de hoofdstad... Bij de werknemers met een bedrijfswagen is dat echter niet het geval: of ze nu in Brussel (29 km), Wallonië (27 km) of Vlaanderen (27 km) werken, de pendelafstand is min of meer dezelfde. Deze verrassende vaststelling is een extra aanwijzing voor het feit dat werknemers met een bedrijfswagen een specifieke mobiliteit hebben voor hun woon-werkverplaatsingen.

Figuur 5. Woon-werkafstand volgens de loondecielen (werknemers uit de privésector die van hun werkgever een tegemoetkoming krijgen, België, 2014)



Bron: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven [2016]

Figuur 6: woon-werkafstand per vervoersmiddel en per gewest (werknemers uit de privésector die een tegemoetkoming krijgen, 2014)



Bron: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven [2016]

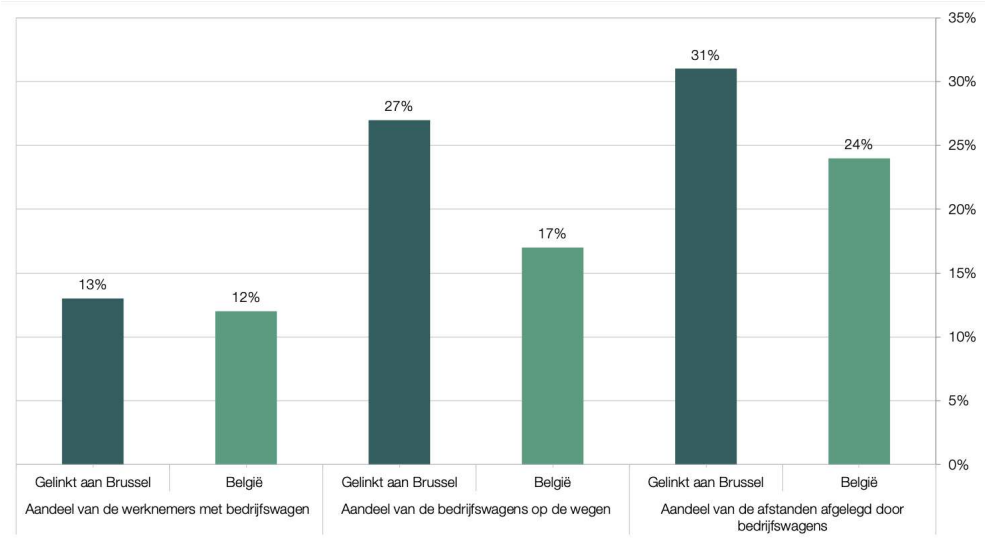
De afstanden in figuur 5 en 6 zijn in vogelvlucht tussen de postcode van de arbeidsplaats en die van de woonplaats van de werknemer, wat betekent dat die afstanden heel wat lager liggen dan de werkelijk afgelegde afstanden. Als de werknemers in dezelfde gemeente wonen en werken, wordt de woon-werkafstand geraamd op basis van gemiddelden die het Federaal Planbureau hanteert.

2.2.2.3. Een grote bijdrage aan het autoverkeer voor de woonwerkverplaatsingen

52 Het woon-werkverkeer van de werknemers met een bedrijfswagen onderscheidt zich dus door meer autogebruik en minder carpooling. Het is dan ook logisch dat de bedrijfswagens heel sterk vertegenwoordigd zijn in het autoverkeer voor de woon-werkverplaatsingen[30]: bedrijfswagens waren in 2010 goed voor 17 % van de voertuigen in heel België en voor 27 % van de voertuigen die *gekoppeld* worden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest[31]. Aangezien werknemers met een bedrijfswagen gemiddeld aanzienlijk langere woon-werkafstanden afleggen, is hun bijdrage tot de afgelegde afstanden door auto's voor het woon-werkverkeer nog meer uitgesproken met 24 % voor heel België en 31 % voor de verplaatsingen gekoppeld aan Brussel. Met andere woorden, bijna een derde van het autoverkeer gegenereerd door personen die van/naar/in Brussel naar het werk gaan bestaat uit bedrijfswagens.

53 Als we het potentiële woon-werkverkeer met de wagen, gekoppeld aan het Gewest, ramen op 360 000[32] verplaatsingen, dan kunnen we het aantal bedrijfswagens dat verband houdt met Brussel schatten op iets meer dan 97 000. Deze schatting is vrij coherent met de ramingen van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, die 90 000 werknemers met een bedrijfswagen telt onder alle werknemers die in de hoofdstad werken.

Figure 7. Bijdrage van de bedrijfswagens aan het autoverkeer gekoppeld aan woon-werkverplaatsingen (2010)



Bron: BELDAM-enquête

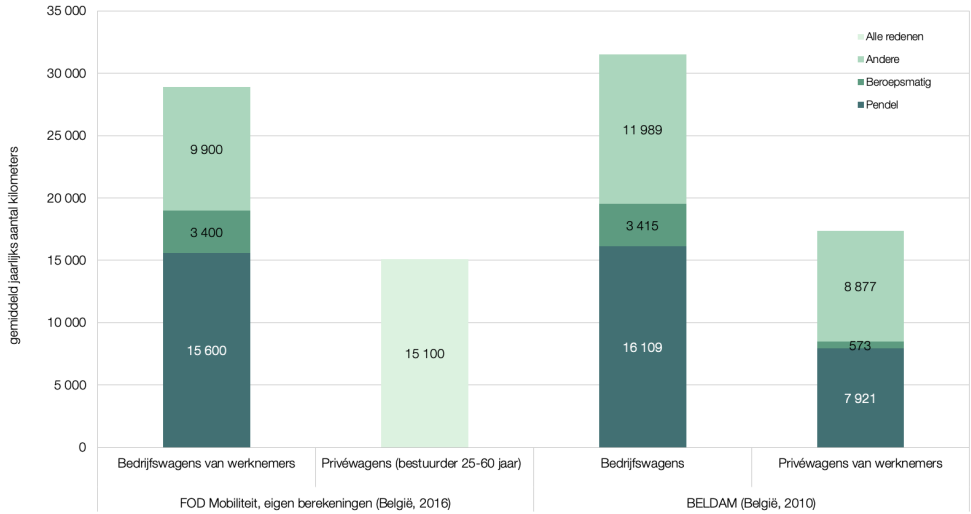
2.2.3. Jaarlijks afgelegde afstanden door bedrijfswagens

54 Bedrijfswagens leggen gemiddeld aanzienlijk langere afstanden af dan privéwagens. Volgens [Kwanten, 2017: 26], die zich baseert op de gegevens van de DIV, leggen de bedrijfswagens van werknemers jaarlijks een gemiddelde afstand van 28 937 km af, tegenover 15 081 km voor de privévoertuigen waarvan de eigenaar tussen 25 en 60 jaar is (m.a.w. de bevolking op beroepsactieve leeftijd). Deze cijfers benaderen, hoewel ze iets lager liggen, de totalen die we kunnen opmaken uit de BELDAM-enquête voor 2010, namelijk respectievelijk 31 513 km en 17 372 km.

55 Als we ons baseren op de woon-werkafstanden in vogelvlucht, die vastgesteld werden voor de werknemers uit de privésector met een bedrijfswagen, schatten we dat zij op jaarbasis 15 616 km afleggen, enkel en alleen voor hun woon-werkverplaatsingen[33]. De helft van de kilometers die de bedrijfswagens van werknemers afleggen, zijn dus woon-werkverplaatsingen. Deze orde van grootte wordt bevestigd door de BELDAM-enquête (16 100 km)[34] die, ter vergelijking, maar 7 900 km toekent aan woon-werkverkeer voor de privévoertuigen van de werknemers.

56 Volgens de BELDAM-enquête voeren bedrijfswagens beroepsmatige verplaatsingen uit voor een gemiddelde jaarlijkse afstand van 3 400 km, ofwel zes keer zoveel als de privéwagens van de beroepsbevolking voor een gemiddelde afstand per verplaatsing die bijna tweemaal hoger ligt. We stellen echter vast dat de beroepsmatige verplaatsingen[35] met 11 % van de totale afgelegde afstanden uiteindelijk maar iets meer dan 1 km van de 10 km vertegenwoordigen die bedrijfswagens afleggen.

Figure 8. Vergelijking van het jaarlijkse kilometeraantal van bedrijfswagens en privéwagens (België)



Bron: BELDAM-enquête, Centrale Raad voor het Bedrijfsleven [2016], eigen berekeningen

57 De helft van de kilometers die de bedrijfswagens van werknemers afleggen, zijn woon-werkverplaatsingen. Deze spelen dus een doorslaggevende rol in de verklaring van het erg grote aantal kilometers afgelegd door bedrijfswagens.

58 We zullen uiteindelijk vaststellen dat de afstanden voor de andere redenen ook gemiddeld hoger ligt bij de bedrijfswagens. Naast de effecten die verband houden met het bijzondere profiel van de werknemers met een bedrijfswagen vinden meerdere auteurs dat bedrijfswagens ook een specifiek effect teweegbrengen op de redenen die geen verband houden met het werk, wat aanzet tot een groter "verbruik" van afstanden [Metzler *et al*, 2018; Laine en Steenbergen, 2016; Shiftan *et al*, 2012; Castaigne *et al.*, 2009].

2.2.4. Rondreizende omstandigheden en bedrijfswagens

59 Beroepsmatige verplaatsingen worden vaak aangehaald om het systeem van de bedrijfswagens te verdedigen omdat het afgestemd is op arbeidsomstandigheden waarbij regelmatige en lange beroepsmatige verplaatsingen noodzakelijk zijn. Het geringe aandeel van de beroepsmatige verplaatsingen in het totaal van de afgelegde afstanden door bedrijfswagens, dat we in het vorige onderdeel al besproken hebben, is uiteraard een eerste vaststelling om dit argument te relativeren.

60 Wat het meer of minder reizende karakter van de arbeidsomstandigheden betreft, stellen we op basis van de BELDAM-enquête vast dat hoe meer de beroepsmatige verplaatsingen door de werknemer als regelmatig beschouwd worden, hoe meer het aandeel van de begunstigden van bedrijfswagens stijgt (28 % van de werknemers die verklaren zich *heel vaak* te verplaatsen voor het werk beschikt over een bedrijfswagen). Werknemers met een *wisselende* arbeidsplaats krijgen eveneens vaker een bedrijfswagen ter beschikking (24 %). Het lijkt er dus op dat de bedrijfswagen meer gebruikt wordt in arbeidsomstandigheden waarbij men zich meer moet verplaatsen.

61 Toch willen we erop wijzen dat de grote meerderheid van de werknemers die verklaren dat ze heel vaak beroepsmatige verplaatsingen maken of dat ze een wisselende

arbeidsplaats hebben niet over een bedrijfswagen beschikt (respectievelijk 72 % en 76 %) en zich op een andere manier organiseert.

Tabel 4. Aandeel van de werknemers met een bedrijfswagen volgens de verklaarde regelmaat van de beroepsmatige verplaatsingen

		Werknemers MET bedrijfswagen	Werknemers ZONDER bedrijfswagen	Totaal	Aantal werknemers	Steekproef
		(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Alle werknemers		12,4	87,6	100,0	4 049 520	6 400
Verklaarde regelmaat van de beroepsmatige verplaatsingen						
	Nooit	2,3	97,7	100,0	1 477 142	2 215
	Af en toe	11,3	88,7	100,0	1 492 727	2 361
	Heel vaak	27,8	72,2	100,0	1 079 652	1 824

Bron: BELDAM-enquête

Tabel 5. Aandeel van de werknemers met een bedrijfswagen volgens de arbeidsplaats

		Werknemers MET bedrijfswagen	Werknemers ZONDER bedrijfswagen	Totaal	Aantal werknemers	Steekproef
		(%)	(%)	(%)	(vol.)	(vol.)
Werknemers		12,4	87,6	100,0	4 061 889	6 424
Gewest waar men werkt hoofdzakelijk						
	Thuis	4,3	95,7	100,0	304 613	421
	Wisselend	23,5	76,5	100,0	336 761	557
	Vast	12,1	87,9	100,0	3 420 516	5 446

Bron: BELDAM-enquête

2.3. Gederfde belastinginkomsten gerelateerd aan het regime van de bedrijfswagens

62 Om de gevolgen van het regime van de bedrijfswagens in te schatten, moeten we het huidige systeem vergelijken met een referentiescenario. Als scenario opteerden we voor

de situatie waarin de werknemer zijn eigen voertuig gebruikt en voor zijn beroepsmatige verplaatsingen een forfaitaire kilometervergoeding krijgt van de staat. Het voertuig en het aantal afgelegde kilometers zijn gelijk. De nettokosten (na belastingaftrek) zijn in beide scenario's dezelfde voor de werkgever; dit verandert dus niets aan zijn positie[36]. Wel hebben de overheidsfinanciën te lijden onder een flinke inkomstenderving en genieten de betrokken werknemers van een belastingverlaging.

63 Deze statistische vergelijking voor 2016 houdt nauwelijks rekening met de gedragsveranderingen die zich zouden voordoen als het regime van de bedrijfswagens van de ene dag op de andere afgeschaft zou worden. Op middellange of lange termijn zouden de huidige begunstigden van het systeem zich waarschijnlijk meer gaan gedragen zoals de werknemers zonder bedrijfswagen: ze zouden kleinere en goedkopere wagens kopen die ze minder vaak zouden vervangen, hun woon-werkafstanden zouden korter worden, meer werknemers zouden het openbaar vervoer nemen om naar het werk te gaan, en er zouden minder files zijn. Al deze elementen hebben ook gevolgen voor de belastinginkomsten, waarvan de raming bijzonder willekeurig is. Daarom verkozen we een eenvoudig scenario waarbij niets verandert.

64 Alle parameters van de ramingen zijn gebaseerd op zo representatief mogelijke gemiddelde gegevens over bedrijfswagens ter beschikking van werknemers.

Kader 2. Werkhypothesen

- VW Passat 1.6 diesel Bluemotion, 1ste gebruiksjaar
- catalogusprijs: € 34 500
- brutoloon: € 4 500 (13,92 loonperiodes)
- jaarlijks aantal kilometers: 30 000 km
- leasingcontract voor 4 jaar
- leasingkosten: € 535/maand (excl. btw)
- woon-werkafstand: 15 400 km (220 x 70 km)
- beroepsmatige verplaatsingen: 3 300 km (220 x 15 km)
- vennootschapsbelasting: 33,99 %
- tankkaart betaald door de organisatie
- dieselprijs: € 1,1/L (excl. btw)
- verbruik: 6 L/100 km
- CO_2-uitstoot: 105 g/km
- voordeel alle aard (VAA): € 2 155
- forfaitaire kilometervergoeding: € 0,346/km
- kostprijs: € 0,2747/km (bron: Autogids)
- personenbelasting 2017 (inkomsten 2016), gemeentebelasting: 7 %
- getrouwde werknemer, 1 kind

2.3.1. Kosten voor de werkgever

65 In tabel 6 vergelijken we de structuur van de kosten van een bedrijfswagen voor de werkgever met de terugbetaling van de forfaitaire kilometervergoeding voor de beroepsmatige verplaatsingen aan de werknemer. De elementen die gevolgen hebben voor de belastinginkomsten zijn in het groen gemarkeerd.

Tabel 6. Kosten van de bedrijfswagen voor de werkgever [2016]

	Bedrijfswagen	Privéwagen	Verlies
Brutoloon	62 640	69 910	
Terugbetaling (voor beroepsmatige verplaatsingen)		1 142	
CO2-bijdrage	431		
RSZ werkgever 32 %	18 720	20 893	
Leasing (excl. btw)	6 420		
Brandstofkosten (excl. btw)	1 980		
Btw niet-terugvorderbaar (leasing + brandstof)	1 147		
Sociaal abonnement			
Totale brutokosten voor de werkgever	**91 337**	**91 945**	
Aftrek van de terugbetaling van de vennootschapsbelasting		- 332	
Aftrek van de loonkosten van de vennootschapsbelasting	- 27 654	- 30 864	
Aftrek van de CO2-bijdrage van de vennootschapsbelasting	- 146		
Aftrek van de leasingkosten van de vennootschapsbelasting	- 1 502		
Niet-terugvorderbare btw fiscaal aftrekbaar op de leasingkosten	- 268		
Aftrek van de brandstofkosten van de vennootschapsbelasting	- 340		
Niet-terugvorderbare btw fiscaal aftrekbaar op de brandstofkosten	- 69		
VAA verworpen	- 608		
Totale nettokosten voor de werkgever	**60 749**	**60 749**	**0**

66 Wanneer de werkgever een bedrijfswagen ter beschikking stelt, stort hij de loontrekker een brutoloon dat 10 % lager ligt wegens de leasingkosten van de wagen. Bovendien moet hij een CO_2-solidariteitsbijdrage van € 431 betalen, maar hij bespaart wel € 2 232 aan RSZ-werkgeversbijdragen.

67 Als de werkgever geen bedrijfswagen heeft, ontvangt de werknemer € 1 142 voor de 3 300 km aan beroepsmatige verplaatsingen.

68 Na aftrek kost de bedrijfswagen de werkgever € 7 044 voor een voertuig waarvan de leasing en brandstof € 10 164 incl. BTW waard zijn.

2.3.2. Voordeel voor de werknemer

Tabel 7. Voordeel van de bedrijfswagen voor de werknemer [2016]

	Bedrijfswagen	**Privéwagen**	**Verlies**
Brutoloon	62 640	69 910	
VAA	2 155		
Totaal brutoloon	64 795	69 910	
RSZ-bijdrage werknemer	- 8 146	- 9 091	
Personenbelasting (Tax-Calc)	- 20 640	- 22 847	
Speciale RSZ-bijdrage	- 620	- 620	
Neutralisering van het voordeel in natura bedrijfswagen	- 2 155		
Sociaal abonnement			
Terugbetaling (voor beroepsmatige verplaatsingen)		1 142	
Nettoloon werknemer	**33 234**	**38 494**	**- 5 259**
Jaarlijkse kosten eigen wagen		- 8 241	
Nettoloon	**33 234**	**30 253**	**2 982**

69 De werknemer met een bedrijfswagen krijgt een voordeel in natura en wordt op dit voordeel belast via het voordeel alle aard (VAA). In dit voorbeeld heeft het voordeel alle aard een waarde van € 2 155 voor een voertuig waarvoor de werkgever € 10 164 incl. BTW neertelt voor de leasing en de brandstof. Het VAA-systeem schat de waarde van het voordeel dus meer dan vier keer te laag in.

70 En aangezien het loon van de werknemer met een bedrijfswagen lager ligt, betaalt hij minder RSZ-bijdragen en minder personenbelasting.

71 Uiteindelijk ligt het nettoloon van de werknemer zonder bedrijfswagen € 5 259 hoger op jaarbasis. De werknemer met een bedrijfswagen kan echter gebruikmaken van een voertuig waarvan de waarde geraamd is op € 8 241[37]. Hij heeft bijgevolg een werkelijk inkomen dat € 2 982 hoger ligt.

2.3.3. Gederfde belastinginkomsten

72 De gederfde belastinginkomsten, zoals ze hier geraamd zijn, houden rekening met de sociale bijdragen die werkgever en werknemer betalen, de BTW, de belastingaftrek door de werkgever en de impact op de personenbelasting.

Tabel 8. Gederfde belastinginkomsten als gevolg van de bedrijfswagen [2016]

	Bedrijfswagen	Eigenwagen	Verlies
CO2-bijdrage	431		
RSZ werkgever 32 %	18 720	20 893	
Btw niet-terugvorderbaar (leasing + brandstof)	1 147		
Btw op de brandstof van de privéwagen		416	
Aftrek van de terugbetaling van de vennootschapsbelasting		- 332	
Aftrek van de loonkosten van de vennootschapsbelasting	- 27 654	- 30 864	
Aftrek van de CO2-bijdrage van de vennootschapsbelasting	- 146		
Aftrek van de leasingkosten van de vennootschapsbelasting	- 1 502		
Niet-terugvorderbare btw fiscaal aftrekbaar op de leasingkosten	- 268		
Aftrek van de brandstofkosten van de vennootschapsbelasting	- 340		
Niet-terugvorderbare btw fiscaal aftrekbaar op de brandstofkosten	- 69		
VAA verworpen	- 608		
RSZ-bijdrage werknemer	8 146	9 091	
Personenbelasting (Tax-Calc)	20 640	22 847	
Speciale RSZ-bijdrage	620	620	
Totale geïnde heffingen	**19 115**	**22 671**	**3 556**

73 In vergelijking met het systeem van de forfaitaire kilometervergoeding voor privé wagens bedragen de gederfde belastinginkomsten van de bedrijfswagen € 3 550 per wagen op jaarbasis. Gesteld dat er in België 650 000 bedrijfswagens rondrijden, zouden we de

directe gederfde belastinginkomsten van het regime van de bedrijfswagens voorzichtig kunnen ramen op € 2,3 miljard per jaar. Ter vergelijking: het Belgische BBP bedroeg € 423 miljard in 2016 en de totale kosten van de werkzaamheden voor het Gewestelijk Expresnet GEN worden geraamd op € 3 miljard[38].

74 In het verleden hebben vijf studies de jaarlijkse kosten van het regime van de bedrijfswagens voor België becijferd. Harding [2014] raamt het verlies aan belastinginkomsten op € 1,995 miljard. Ze houdt wel enkel rekening met het inkomstenverlies door de te lage inschatting van het voordeel alle aard (VAA) in verhouding tot de werkelijke waarde die het voertuig vertegenwoordigt voor de werknemer. Deze raming houdt geen rekening met andere fiscale verliesposten, zoals het verlies aan sociale bijdragen (vooral de sociale RSZ-bijdragen op het loon, die niet verschuldigd zijn op voordelen in natura). Princen [2017][39] raamt de gederfde belastinginkomsten op € 3,75 miljard, terwijl Courbe [2011] van iets meer dan € 3,5 miljard spreekt. Naes-Schmidt en Winiarczyk [2010] ramen het directe belastingverlies voor België op 1,2 % van het bbp voor 2008 (ongeveer € 4,2 miljard) wegens het regime van de bedrijfswagens. Laine en Vansteenbergen [2017] ten slotte noemen het cijfer van 1,5 miljard aan gederfde belastinginkomsten, maar zij houden enkel rekening met de impact op de personenbelasting, en niet met de sociale-zekerheidsbijdragen of de verschillende kosten die bedrijven in mindering brengen. Het aantal bedrijfswagens dat die bedrijven in aanmerking nemen, ligt trouwens heel wat lager dan de werkelijkheid.

75 Merk op dat de verlaging van de vennootschapsbelasting van 33,99 % naar 29,58 % (in 2019) een kleine impact heeft op de gederfde belastinginkomsten en het voordeel voor de werknemer[40].

2.3.4. Vastellingen over de werking van het fiscaal regime van de bedrijfswagens

76 De analyse van de werking van het fiscaal regime van de bedrijfswagens leverde de volgende vaststellingen op:

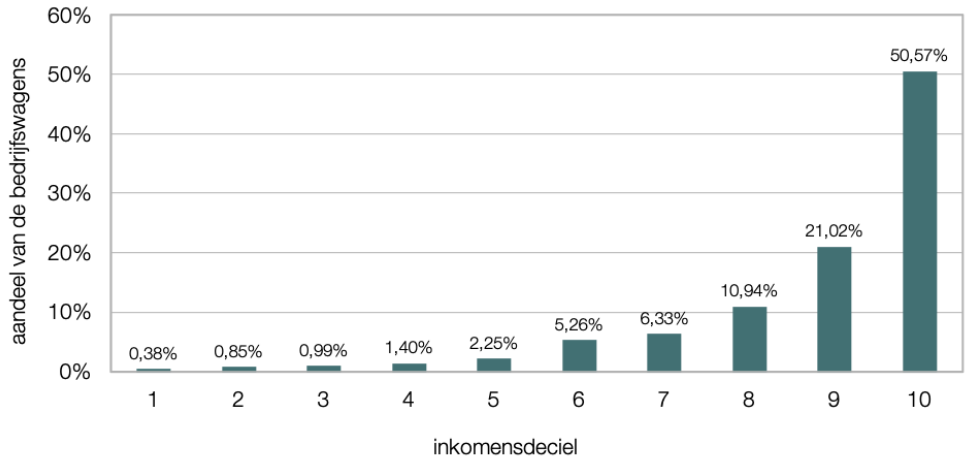
- Hoe meer privékilometers (woon-werkafstand en persoonlijke verplaatsingen) men aflegt, hoe interessanter een bedrijfswagen is voor de werknemer in vergelijking met een eigen wagen. Werknemers met een bedrijfswagen betalen immers weinig of niets voor hun privékilometers al naargelang ze al dan niet beschikken over een tankkaart. Ze worden dus aangemoedigd om meer met de wagen te rijden, aangezien dat hen (bijna) niets kost. Werknemers zonder bedrijfswagen moeten hun privékilometers daarentegen zelf financieren.
- Aangezien weinig werkgevers een bedrijfswagen én een abonnement voor het openbaar vervoer aanbieden, worden werknemers met een bedrijfswagen niet bepaald aangemoedigd om het openbaar vervoer te nemen, want ze hebben de keuze tussen gratis met de wagen rijden of betalen voor het openbaar vervoer.
- Hoe meer men zich om beroepsredenen verplaatst, hoe minder voordelig een bedrijfswagen is voor een werknemer. Voor hun beroepsmatige verplaatsingen krijgen werknemers die hun eigen voertuig gebruiken een vergoeding van € 0,3460/km, terwijl hun voertuig ze € 0,2747/km kost. Door dit verschil winnen ze op hun beroepsmatige verplaatsingen. Dus, hoe lager de kostprijs per kilometer van het eigen voertuig ligt, hoe beter de beroepsmatige kilometers vergoed worden.

- Hoe duurder de bedrijfswagen is, hoe voordeliger het regime van de bedrijfswagens is voor werknemer en werkgever. Voor de werknemer vergroot het verschil tussen de werkelijke waarde van het voordeel in natura en de forfaitaire waarde, waarop de werknemer belast wordt. Voor de werkgever en de werknemer verkleint een dure bedrijfswagen het loondeel waarop hoge sociale bijdragen geheven worden.
- Een tankkaart is bijzonder interessant voor het bedrijf en de werknemer: per € 100 brandstof die de werkgever schenkt aan zijn werknemer voor diens privéverplaatsingen betaalt hij maar € 70.
- De omrekening van de bedrijfswagen in cash (zonder bijzonder belastingmechanisme) is interessanter dan de vaak voorgelegde cijfers. In dit voorbeeld zou de werknemer bijna € 450 per maand cash kunnen krijgen als hij van zijn bedrijfswagen afzag. Dit bedrag is hoger dan het bedrag dat een kleinere auto zou kosten die aanzienlijk minder dan 30 000 km per jaar aflegt. Zelfs met het huidige systeem kan het dus interessant zijn om af te zien van een bedrijfswagen, als men met de werkgever kan onderhandelen over een loonsverhoging die gelijkgesteld is aan de kosten van de bedrijfswagen.

2.3.5. Fiscale billijkheid van het regime van de bedrijfswagens

77 Op basis van de belastinggegevens van de FOD Financiën voor werknemers en bedrijfsleiders blijkt 51 % van de bedrijfswagens opgenomen in de 10 % belastingaangiftes met de hoogste inkomens (ofwel het tiende deciel) en is 82,5 % van de bedrijfswagens opgenomen in de 30 % belastingaangiftes met de hoogste inkomens (de laatste drie decielen). Omgekeerd is minder dan 6 % van de bedrijfswagens opgenomen in de helft van de belastingaangiftes met de laagste inkomens.

Figuur 9. Verdeling van de bedrijfswagens per inkomensdeciel (België, 2013)



Bron: Database van het SIRe-model van de FOD Financiën

78 Bijgevolg is het fiscaal regime van de bedrijfswagens bijna uitsluitend voor de hoogste inkomens voordelig omdat zij hiermee hun belasting op arbeid kunnen verlagen. Voor de werknemers met de laagste inkomens is het regime van de bedrijfswagens de facto minder interessant, omdat hun aanslagvoet voor de personenbelasting lager is, hun woon-werkafstanden gemiddeld korter zijn, hun inkomen ontoereikend is om met een

duurdere wagen te rijden, en de loonsverlaging die gepaard gaat met een bedrijfswagen een impact zou kunnen hebben op hun pensioen[41].

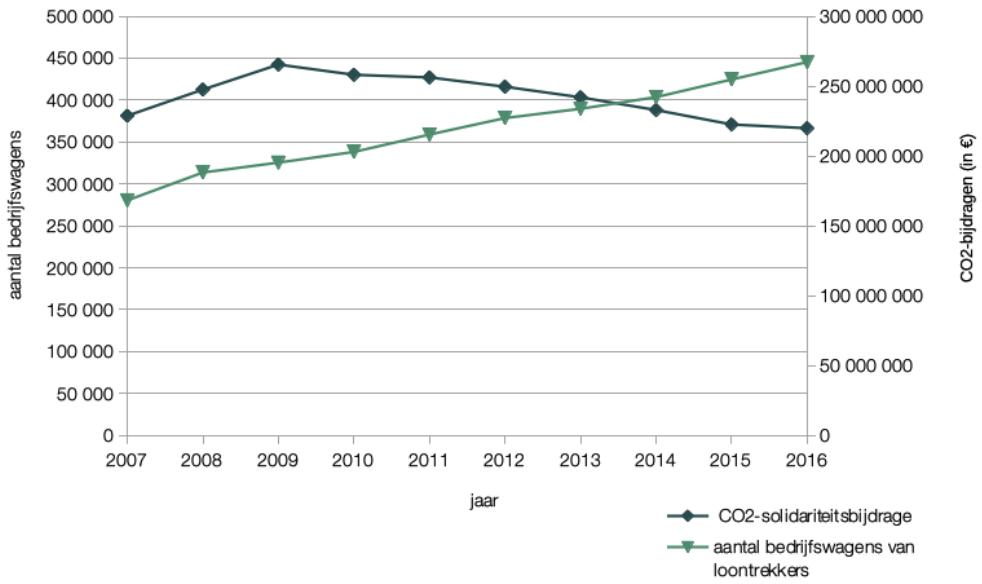
79 Bovendien is het regime van de bedrijfswagens om twee redenen niet billijk:

> "Wat de horizontale billijkheid betreft, is het niet gerechtvaardigd dat looninkomsten anders belast worden al naargelang ze in natura of in contant geld gegeven worden. Dit principe geldt zowel voor de inkomstenbelasting als voor de sociale bijdragen. Wat de verticale billijkheid betreft, vermindert de concentratie van de begunstigden van bedrijfswagens in het tiende deciel – in combinatie met de fiscale voorkeursbehandeling van dit type voordeel alle aard – het progressieve karakter van de belasting. Ze breekt trouwens met de proportionaliteit van de sociale bijdragen." [Hoge Raad van Financiën[42], 2009: 134].

2.3.6. Daling van de CO_2-solidariteitsbijdragen

80 Sinds 2009 dalen de CO_2-solidariteitsbijdragen vanwege werkgevers snel in absolute waarde, terwijl het aantal bedrijfswagens tussen 2009 en 2016 met 37 % is gestegen. Deze sterke daling van de CO_2-solidariteitsbijdragen per voertuig maakt het fiscaal regime van de bedrijfswagens nog aantrekkelijker en benadrukt de onbillijkheid van het systeem. Bovendien is het niet billijk dat werknemers met een bedrijfswagen wel onderworpen zijn aan een CO_2-solidariteitsbijdrage en dat bedrijfsleiders hiervan vrijgesteld zijn.

Figuur 10. Evolutie van de CO_2-solidariteitsbijdragen voor bedrijfswagens van werknemers (België)



Bron: RSZ

2.3.7. Vergelijking met de andere vervoersmiddelen voor de woon-werkverplaatsingen

81 Voor de andere vervoersmiddelen dan de bedrijfswagen moet er een onderscheid gemaakt worden tussen woon-werkverplaatsingen en beroepsmatige verplaatsingen. Normaal gezien neemt de werkgever de kosten van beroepsmatige verplaatsingen op zich. Wanneer de verplaatsing gemaakt wordt met een eigen wagen of fiets, wordt een

forfaitaire kilometervergoeding toegekend (€ 0,346/km voor de wagen en € 0,23/km voor de fiets in 2017[43]).

82 Woon-werkverplaatsingen kunnen hetzij ten laste zijn van de werknemer, hetzij deels (of zelfs volledig) terugbetaald worden door de werkgever. De werkgever (of het bedrijf voor de bedrijfsleiders) kan de vergoedingen voor de beroepsmatige verplaatsingen en woon-werkverplaatsingen van de werknemers aftrekken van het bedrag van de verschuldigde belasting.

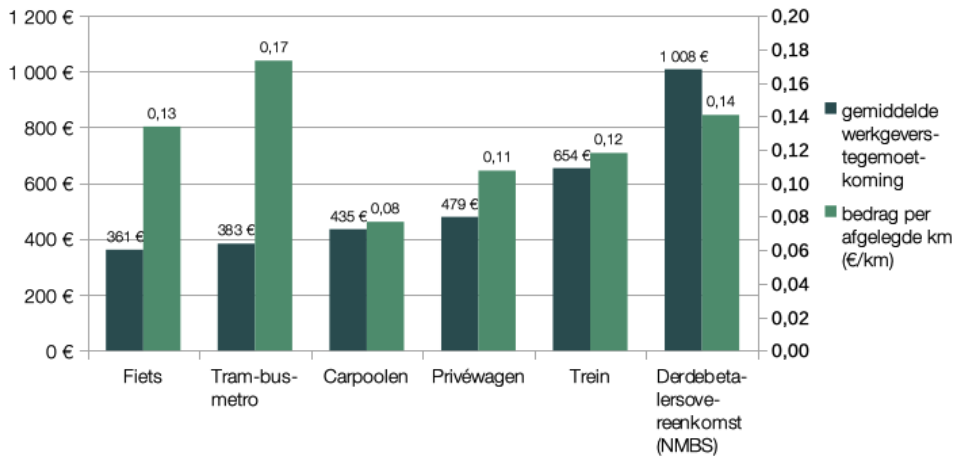
83 Vanuit het oogpunt van de werknemer hangen de werkgeverstegemoetkoming en de fiscale aftrekbaarheid daarvan af van het gebruikte vervoersmiddel.

84 De gegevens waarover de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven beschikt, bevatten heel wat informatie over de werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen van werknemers uit de privésector.

85 De jaarlijkse gemiddelde werkgeverstegemoetkoming in de woon-werkverplaatsingen bedraagt € 361 voor de fiets, € 383 voor het gewestelijk openbaar vervoer (tram-metro-bus), € 435 voor het georganiseerde collectieve vervoer, € 479 voor de privéwagen, € 654 voor de trein en € 1 008 voor het derde-betaler-systeem (NMBS).

86 In € per kilometer zijn de tegemoetkomingen voor de fiets en het gewestelijk openbaar vervoer de hoogste aangezien de gebruikers kortere afstanden afleggen. Omgekeerd krijgen de gebruikers van de trein en de begunstigden van het derde-betaler-systeem (NMBS) de hoogste tegemoetkomingen in absolute waarde, maar ligt het bedrag per kilometer lager wegens de langere verplaatsingen (23 km voor de trein en 28,1 km voor het derde-betaler-systeem).

Figuur 11. Werkgeverstegenmoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen (België, 2014)



Bron: Centrale Raad voor het Bedrijfsleven [2016]

87 De werkgeverstegemoetkomingen voor de andere vervoersmiddelen dan de bedrijfswagen betreffen dus veel lagere bedragen (de vaakst voorkomende werkgeverstegemoetkoming in de woon-werkverplaatsingen is veruit de privéwagen). De werkgeverstegemoetkoming voor een gemiddelde bedrijfswagen (zonder aftrek) bedraagt namelijk ongeveer € 10 000 (incl. BTW), ofwel meer dan 20 keer het toegekende bedrag

aan werknemers die hun eigen wagen gebruiken (€ 479). Door de belastingvrijstelling van tegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen met andere vervoersmiddelen liggen de fiscale kosten bijgevolg heel wat lager dan voor bedrijfswagens. En aangezien het inkomen van de gebruikers van de andere vervoersmiddelen gemiddeld lager ligt dan dat van de begunstigden van een bedrijfswagen, zouden de marginale belastingtarieven op de onderzochte bedragen ook lager liggen (gesteld dat de werkgeverstegemoetkomingen belast worden).

88 Bovendien moedigen deze werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen de werknemers aan om zachte of collectieve vervoersmiddelen te gebruiken (door de betere terugbetaling), die een kleinere impact hebben op de verkeersdrukte en het milieu.

2.4. Impact van bedrijfswagens op het milieu

89 Vaak wordt geopperd dat bedrijfswagens recenter zijn en bijgevolg minder vervuilend zijn dan privéwagens. In dit stuk analyseren we in welke mate dit argument gegrond is, zowel qua impact op de volksgezondheid als qua productie van broeikasgassen.

2.4.1. Indicateur synthétique de performance environnementale

90 De Ecoscore is een synthetische indicator voor de milieuprestaties van voertuigen. Het voordeel is dat de score beschikbaar is voor alle automodellen. De Ecoscore maakt een eerste gedeeltelijke balans mogelijk van de emissies van auto's in België (per afgelegde kilometer). Hij wordt berekend aan de hand van de belangrijkste emissies die door het voertuig uitgestoten worden tijdens de gebruiksfase (*tank-to-wheel* – TTW) en de emissies die gepaard gaan met de productie en de distributie van de brandstof (*well-to-tank* – WTT). Er wordt geen rekening gehouden met de impact van de productie en recyclage van de auto's op het milieu.

91 De emissies worden onderverdeeld in drie categorieën: de emissies met een impact op het broeikaseffect, de emissies met een impact op de luchtkwaliteit (op hun beurt onderverdeeld in impact op de gezondheid en impact op de ecosystemen) en de geluidsemissies. De scores liggen tussen 0 en 100. Hoe hoger de score, hoe milieuvriendelijker het voertuig.

Tableau 9. Milieuprestaties van de wagens in het bezit van een rechtspersoon, de leasingwagens en de privéwagens (België, 2016)

		Wagens in het bezit van een rechtspersoon	Leasingwagens	Privéwagens	Totaal
Inschrijving	Hele wagenpark	901 602	355 727	4 769 708	5 671 310
	Nieuwe wagens	271 648	147 818	269 915	541 563

Ecoscore	Hele wagenpark	61,4	63,6	58,9	59,3
	Nieuwe wagens	66,2	66,1	68,8	67,5
Aandeel van de dieselwagens	Hele wagenpark	82 %	91 %	55 %	59 %
	Nieuwe wagens	72 %	80 %	32 %	52 %
CO2-uitstoot (g/km)	Hele wagenpark	127,0	112,0	146,0	143,0
	Nieuwe wagens	112,0	109,0	120,0	116,0
Cilinderinhoud (cm3)	Hele wagenpark	1 823	1 724	1 622	1 654
	Nieuwe wagens	1 680	1 644	1 452	1 566
Vermogen van de motor (kW)	Hele wagenpark	108	92	78	81
	Nieuwe wagens	97	88	85	91
Gewicht van het voertuig (kg)	Hele wagenpark	1 585	1 506	1 366	1 400
	Nieuwe wagens	1 495	1 461	1 350	1 423
Leeftijd (jaar)	Hele wagenpark	3,2	1,5	9,2	8,3

Bron: MOBI (VUB)

92 Hier wordt uitgegaan van de hypothese dat leasingwagens representatief zijn voor de bedrijfswagens van werknemers. En dat is ook het geval als we kijken naar het overzicht van de belangrijkste technische kenmerken in tabel 1.

93 Op basis daarvan kunnen we de volgende conclusies trekken:

- De overgrote meerderheid van de bedrijfswagens van werknemers rijdt op diesel (93 %), terwijl privéwagens minder vaak deze brandstof gebruiken (55 %).[44]Nieuwe leasingwagens hebben minder goede milieuprestaties dan nieuwe privéwagens (deels dankzij hun benzinemotor).
- Volgens officiële testgegevens stoten nieuwe leasingwagens minder CO_2 uit dan nieuwe privéwagens omdat ze doorgaans nog altijd uitgerust zijn met een dieselmotor.

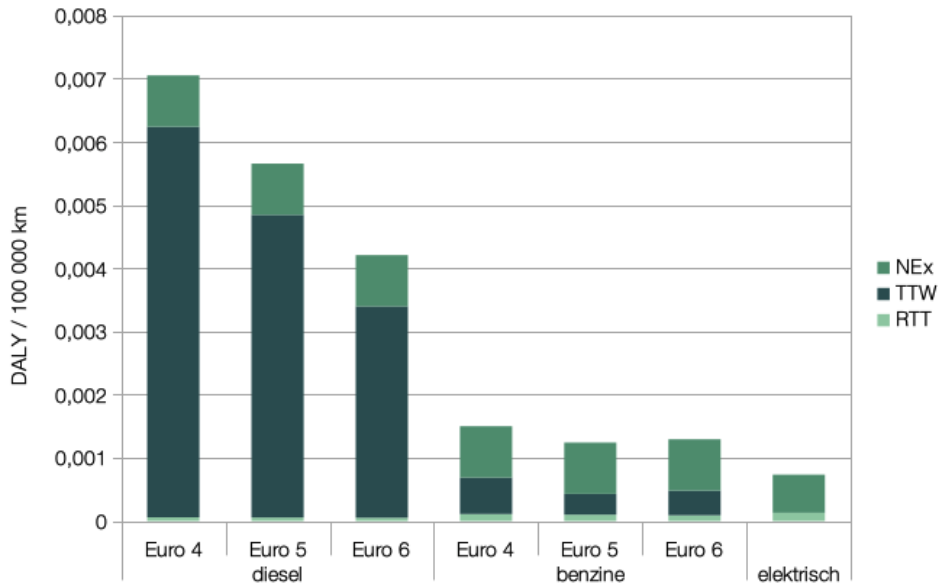
- Wanneer we het wagenpark van de leasingwagens in zijn geheel vergelijken met dat van de privéwagens, is de Ecoscore van de leasingwagens beter omdat de bedrijfswagens van werknemers recenter zijn (de gemiddelde leeftijd van een leasingwagen is 1,5 jaar tegenover 9,2 jaar bij een privéwagen).

2.4.2. Impact op de volksgezondheid

94 De impact op de volksgezondheid wordt gemeten aan de hand van de DALY-indicator (*Disability Adjusted Life Years*) die overeenstemt met het aantal jaren in goede gezondheid die verloren gaan door de emissies van de wagens. De DALY-indicator is bijzonder relevant aangezien luchtvervuiling ieder jaar naar schatting 400 000 voortijdige sterftegevallen veroorzaakt in de Europese Unie[45].

95 De indicator combineert drie factoren: vorming van fijnstof, vorming van fotochemische oxidanten en toxiciteit voor de mens. Voor elk van deze factoren wordt rekening gehouden met de verontreinigende stoffen die in België uitgestoten worden, namelijk de emissies geproduceerd tijdens de raffinage (in Antwerpen) en distributie van de brandstoffen (*refinery to tank* – RTT), de werkelijke emissies tijdens het gebruik van het voertuig *tank-to-wheel* – TTW) en de niet-uitlaatemissies van fijnstof (*non-exhaust* – NE_X). De niet-uitlaatemissies ontstaan door slijtage van de remmen, banden en het wegdek.

Figuur 12. Impact van auto's op de volksgezondheid volgens het type motor



Bron: Hooftman [2018]

96 Op basis van de resultaten in figuur 12 zijn dieselwagens het meest schadelijk voor de volksgezondheid en de luchtkwaliteit. In de loop van de tijd en de verschillende Euro-emissienormen is de impact van dieselwagens aanzienlijk afgenomen, hoewel die nog altijd drie keer groter is dan die van benzinewagens (en zes keer groter dan die van elektrische wagens). Merk op dat een grote bijdrage van de voertuigen aan de luchtvervuiling verband houdt met de niet-uitlaatemissies (NE_X).

97 Aangezien bedrijfswagens veel vaker uitgerust zijn met een dieselmotor dan privéwagens en gezien de grote verschillen tussen beide motortypes, betekent dit dat bedrijfswagens

per afgelegde kilometer meer verontreinigend zijn dan privéwagens als we kijken naar de plaatselijke luchtkwaliteit in België, en meer bepaald in Brussel waar bedrijfswagens een aanzienlijk deel van het autoverkeer vertegenwoordigen, vooral op werkdagen.

2.4.3. Algemene Impact op de klimaatverandering

98 De impact op de klimaatverandering wordt gemeten rekening houdend met de productie van CO_2-equivalenten[46] (eq CO_2) als gevolg van de productie van het voertuig, de productie en distributie van de brandstof (*well-to-tank* – WTT) en het gebruik van het voertuig (*tank-to-wheel* – TTW). We gaan ervan uit dat er vooral gerecycleerd materiaal in plaats van primaire grondstoffen gebruikt worden in de productiecyclus. Zo zijn de emissies als gevolg van de verwijdering of recyclage inbegrepen in het productieproces.

99 Om de impact van een bedrijfswagen te vergelijken met die van een privéwagen, analyseren we twee Volkswagens Golf: de ene met een dieselmotor, vergelijkbaar met een bedrijfswagen, en de andere met een benzinemotor, vergelijkbaar met een privéwagen.

100 De productie van een Golf diesel veroorzaakt een emissie van 3,3 t eq CO_2, te verdelen over een geraamde levensduur van 265 000 km, terwijl de productie van een Golf benzine een emissie van 3,1 t eq CO_2 meebrengt voor een geraamde levensduur van 220 000 km. In tabel 10 worden de emissies weergegeven in gram per kilometer.

Tabel 10. CO_2-emissies als gevolg van het gebruik en de productie van een benzinewagen en een dieselwagen

	WTT (g/km)	TTW (g/km)	Auto zonder aandrijving(g/km)	Aandrijving (g/km)	Productie van het voertuig (kg)
VW Golf benzine (privéwagen)	38,04	163,19	11,74	2,53	3 138,69
VW Golf diesel (bedrijfswagen)	23,26	142,29	10,12	2,5	3 343,62

101 Als we de verschillende elementen van de totale emissie samenbrengen, zien we dat de bestuurder van de bedrijfswagen (met Golf diesel) 178,17 g/km eq CO_2 uitstoot en die van de privéwagen (Golf benzine) 215,5 g/km. De bedrijfswagen stoot dus 21 % minder uit. Als we er echter mee rekening houden dat het regime van de bedrijfswagens begunstigden stimuleert om meer te rijden, is het duidelijk dat bedrijfswagens meer CO_2-equivalent uitstoten dan privéwagens. De bestuurder van een bedrijfswagen legt ieder jaar 29 000 km af, die van een privéwagen ongeveer 17 000 km per jaar. Als we rekening houden met de afgelegde afstanden, stoot de bestuurder van de bedrijfswagen 5,17 ton eq CO_2 uit per jaar en die van de privéwagen 3,66 ton eq CO_2. De eerste stoot dus 40 % meer uit.

102 Bovendien weten we dat de Volkswagen Golf een instapmodel is bij de bedrijfswagens wat betreft afmetingen, gewicht en motorisering. We kunnen bijgevolg redelijkerwijs schatten dat het verschil in emissie van CO_2-equivalent per kilometer lager ligt dan 21 %, want in werkelijkheid zijn bedrijfswagens en privéwagens niet dezelfde modellen. Tot slot willen we er ook op wijzen dat het systeem van de bedrijfswagens kan leiden tot de productie en het gebruik van meer auto's dan zonder dit systeem het geval zou zijn.

3. Uitdagingen en debatten

3.1. Een onvolledig beeld door versnipperde gegevens

103 De kwestie van de bedrijfswagens komt vaak terug in de media en het politieke debat. Dat is ook begrijpelijk gezien de grote ecologische, economische, fiscale, mobiliteits- en gezondheidsuitdagingen... Toch stellen we vast dat de gegevens die noodzakelijk zijn om deze discussies te beslechten erg versnipperd zijn.

104 Er is helemaal geen informatie voorhanden over de bedrijfswagens van bedrijfsleiders, behalve dan de vermelding van het voordeel alle aard (VAA) in de belastingaangifte voor een deel onder hen. We weten dus totaal niet hoeveel bedrijfswagens van bedrijfsleiders er zijn. Wel weten we met zekerheid dat het om meer dan 125 000 voertuigen gaat. Voor de bedrijfswagens van werknemers kennen we – dankzij de CO_2-solidariteitsbijdrage die de werkgever moet betalen aan de RSZ – het aantal, de leeftijd, de technische kenmerken en de afgelegde kilometers van die bedrijfswagens. Maar we kunnen geen verband leggen tussen een bedrijfswagen en de werknemer die erover beschikt. Met andere woorden, we weten niet wie deze voertuigen bestuurt.

105 Het lijkt bijgevolg noodzakelijk om alle bedrijfswagens en hun begunstigden beter te registreren, alsook de modaliteiten van de mobiliteitsvergoeding voor wie *cash for car* koos, zodat de omvang van het fenomeen en de precieze gevolgen nauwkeuriger afgebakend kunnen worden en de impact van de beleidsmaatregelen op dit gebied correct ingeschat kunnen worden.

106 De invoering van een CO_2-solidariteitsbijdrage voor de bedrijfswagens van bedrijfsleiders (net zoals voor werknemers) zou op zijn minst het voordeel hebben dat het aantal bedrijfswagens (en het type voertuig) in het bezit van bedrijfsleiders bekend is. De bijdrage zou ieder jaar vermoedelijk minstens € een honderdtal miljoen opbrengen. De veralgemening van de CO_2-solidariteitsbijdragen naar bedrijfsleiders zou de snelle daling van het bedrag van die CO_2-bijdragen gedurende de voorbije jaren deels compenseren.

3.2. Een fiscaal prijzig en onbillijk systeem

107 Het huidige regime van de bedrijfswagens vertegenwoordigt bijzonder grote gederfde belastinginkomsten die hier geraamd worden op € 3 550 per wagen, ofwel € 2,3 miljard voor 2016. Alle andere studies maken gewag van nog hogere bedragen. In ieder geval staat vast dat deze gederfde belastinginkomsten ieder jaar toenemen met de stijging van het aantal bedrijfswagens.

108 Het regime van de bedrijfswagens vormt dus een straffe beleidskeuze die budgettair ten koste gaat van andere aspecten van het beleid, en potentieel dus ook van andere aspecten van mobiliteitsbeleid, zoals de dotatie voor het openbaar vervoer.

109 Bovendien is het regime van de bedrijfswagens bijna uitsluitend voordelig voor de gezinnen met de hoogste inkomens: 51 % van de bedrijfswagens is opgenomen in de 10 % belastingaangiftes van de hoogste inkomens (ofwel het tiende deciel), terwijl slechts 6 % van de bedrijfswagens opgenomen is in de 50 % van belastingaangiftes van de laagste inkomens. Voor hen is het systeem van bedrijfswagens niet per se interessant

(ontoereikend inkomen, lagere aanslagvoet voor de personenbelasting, gemiddeld kortere woon-werkafstand en impact op het pensioen of de werkloosheidsuitkering).

110 Het regime van de bedrijfswagens wordt vaak gerechtvaardigd door de hoge belasting op arbeid in België. Dit argument gaat echter niet helemaal op. Het regime van de bedrijfswagens verlaagt immers enkel het belastingniveau van bepaalde werknemers met een hoog inkomen. Ook al kan dat belangrijk zijn om bij te dragen tot de werving in bepaalde activiteitensectoren van hoog niveau die in een zeer concurrerende context actief zijn, toch is het grootste gevolg van dit beleid dat het progressieve karakter van de belasting voor een deel van de best betaalde werknemers verminderd wordt. En dat is nadelig voor de horizontale en verticale billijkheid van het belastingsysteem (zie paragraaf 2.3.5). Zoals de [Hoge Raad van Financiën, 2009: 134] het benadrukt:

> "Een belasting is pas efficiënt als die eenvormig is, en fiscale gunstregimes voor bepaalde voordelen alle aard gaan [ook] tegen dit beginsel in. Bovendien ondersteunt het fiscale regime van de bedrijfswagens kunstmatig de vraag voor een bijzondere economische sector. Het vormt dus een indirecte subsidie die inefficiëntie zaait, aangezien die niet overeenstemt met de inachtneming van een externaliteit."

111 De invoering van de mobiliteitsvergoeding[47] (*cash for car*) wijzigt niets aan deze vaststelling. In het voorbeeld van de gemiddelde bedrijfswagen die we in dit artikel bestudeerden (VW Passat 1,6 L diesel), kan de begunstigde een mobiliteitsvergoeding van € 7 097 krijgen, waarop hij dan € 655 belasting zal moeten betalen als zijn inkomsten in de hoogste belastingschijf terechtkomen (50 %). Met andere woorden, in plaats van 50 % belasting te betalen op een deel van zijn loon betaalt hij 9,2 % belasting. De mobiliteitsvergoeding is eveneens voordelig voor de werkgever, want die kosten liggen lager dan de kosten van een bedrijfswagen (in ons voorbeeld bedroegen de leasing- en brandstofkosten € 8 400 excl. BTW).

112 Wanneer we tot slot de bedrijfswagen vergelijken met de andere werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverplaatsingen, vertegenwoordigen die heel laatste wat lagere bedragen (minstens een grootteorde van 1 tot 20). De belastingvrijstelling voor die tegemoetkomingen heeft dus niet dezelfde budgettaire impact. Bovendien zijn de andere werkgeverstegemoetkomingen minder geconcentreerd in de hoogste inkomens.

3.3. Een factor van overmatig autogebruik die op de mobiliteit weegt…

113 Bedrijfswagens brengen een toename van het autogebruik teweeg inzake woon-werkverplaatsingen, zowel in de modale keuze als in de afgelegde afstanden, en dat heeft uiteraard een weerslag op het gebruik van de openbare wegen.

114 Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest schat [Ermans *et al.*, nog te verschijnen] op basis van de enquête naar de arbeidskrachten van Statbel dat er 360 000 voertuigen gebruikt worden om naar het werk te gaan (interne, uitgaande en binnenkomende verplaatsingen). Anderzijds kunnen we op basis van de gegevens van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ramen dat er 90 000 werknemers die in Brussel werken over een bedrijfswagen beschikken. Ook al kunnen we aannemen dat een klein deel van hen de bedrijfswagen niet gebruikt, toch vertegenwoordigen bedrijfswagens een aanzienlijk deel van het autoverkeer in en rond Brussel. De mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk

Gewest wordt dus sterk beïnvloed door een federaal fiscaal beleid waarover het geen enkele controle heeft.

115 De impact op de verkeerscongestie is uiteraard moeilijk in te schatten aangezien een deel van die bestuurders sowieso met de wagen zou komen, maar de impact is vast en zeker groot. Vooral omdat de verkeerscongestie geen lineair verschijnsel is: eens boven een bepaalde drempel kunnen enkele wagens extra tot lange files leiden. We willen ook benadrukken dat de verzadiging van de wegen door het autoverkeer bijdraagt tot de vertraging van de reissnelheid en bijgevolg de verminderde efficiëntie van het openbaar vervoer [Dobruszkes en Fourneau, 2007; Courtois en Drobuszkes, 2008; Lebrun, 2018; Brandeleer en Ermans, 2016]. Bovendien maken verkeersdrukte en opstoppingen het fietsen en wandelen moeilijk en minder aangenaam.

116 Deze negatieve externaliteiten die (bedrijfs)wagens veroorzaken, zijn rechtstreeks in strijd met de doelstellingen van verkeersvermindering en modale verschuiving die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft, en dan vooral in het kader van de omzetting van die doelen in gerichte inspanningen op het niveau van de bedrijven in de bedrijfsvervoerplannen.

117 Voor zover wij weten, bestaat er geen studie die een causaal verband legt tussen de bedrijfswagen en de keuze voor een bepaalde woon- of bedrijfslocatie. Uit het profiel van de begunstigden en de bedrijven die het meest gebruikmaken van bedrijfswagens blijkt toch op zijn minst dat er wel degelijk een positief verband bestaat tussen het gebruik van bedrijfswagens en de woon- of bedrijfslocatie op plaatsen die niet vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dit bewijst dat het systeem van bedrijfswagens, doordat het de toegangskosten tot automobiliteit verlaagt, het voortbestaan mogelijk maakt en aanmoedigt van een model van bezetting van het grondgebied waarbij de economische en residentiële functies versplinterd zijn.

118 Deze versplintering van functies gaat enerzijds gepaard met lange afstanden, vooral voor werkgerelateerde verplaatsingen (woon-werk, beroepsmatige verplaatsingen, enz.), maar anderzijds ook met vertrekpunten en bestemmingen die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en fnuikt op duurzame wijze de mogelijkheden om gebruik te maken van alternatieve vervoersmiddelen dan de wagen.

3.4. …en op het milieu

119 De invloed van bedrijfswagens op het milieu werd in twee opzichten onderzocht: enerzijds de impact op de luchtkwaliteit met grote gevolgen voor de volksgezondheid en anderzijds de productie van broeikasgassen die de klimaatopwarming bevorderen.

120 Op het gebied van luchtkwaliteit hebben bedrijfswagens duidelijk een negatieve invloed. Doordat heel veel bedrijfswagens uitgerust zijn met een dieselmotor, zijn zij immers per afgelegde kilometer schadelijker voor de volksgezondheid dan privéwagens.

121 De kwestie van de broeikasgassen ligt daarentegen moeilijker door de vele hypotheses die een analyse van de levensduur van een auto meebrengt. Het is mogelijk (maar niet zeker) dat een bedrijfswagen *per afgelegde kilometer* gemiddeld minder broeikasgassen uitstoot dan een privéwagen rekening houdend met de volledige levensduur van de wagens. Als we er echter mee rekening houden dat het regime van de bedrijfswagens de begunstigden stimuleert om meer te rijden, is het zeker dat bedrijfswagens per jaar meer broeikasgassen uitstoten dan privéwagens.

122 Bijgevolg is het, in absolute termen en rekening houdend met het bedrijfswagengebruik, onjuist te beweren dat bedrijfswagens “milieuvriendelijker” of “minder vervuilend” zijn dan de privéwagens van particulieren.

3.5. Een actueel en erg beladen debat over de toekomst van bedrijfswagens

123 De toenemende aandacht voor de bedrijfswagens in de media en de politieke wereld is in grote mate gebaseerd op overwegingen inzake milieu en verkeerscongestie. Ondanks de vele kritiek op het systeem van de bedrijfswagens en de brede consensus over het feit dat het moet veranderen, willen we eraan herinneren dat het systeem nog nooit zo populair was als nu: tussen 2006 en 2016 is het park van bedrijfswagens ter beschikking van werknemers ieder jaar met 5 % gestegen.

124 Het belangrijkste alternatief dat zich sinds een tiental jaar laat gelden in het publieke debat is het mobiliteitsbudget. Dit veelvormige en vaag gedefinieerde concept bestaat er minimaal in om de werknemers die over een bedrijfswagen beschikken (of kunnen beschikken) de vrijheid te geven om te kiezen uit een geheel van oplossingen waarmee ze zich kunnen verplaatsen. Vanuit het oogpunt van de bevordering van de multimodaliteit, zou de rationaliteit van al die werknemers die hun persoonlijke verplaatsingsgewoonten willen optimaliseren aanleiding moeten geven tot een vlottere algemene mobiliteit en vooral een vermindering van de verkeerscongestie [Zijlstra en Vanoutrive, 2017].

125 Sommige versies van het mobiliteitsbudget voorzien erin om de werknemers een cash bonus te geven die overeenstemt met dat deel van hun virtuele budget dat ze het voorbije jaar gespaard zouden hebben, zodat ze gestimuleerd worden om zuiniger te zijn. In die geest is de *cash for car*-toelage rechtstreekser gericht op de vervanging van de bedrijfswagen door een heel laag belaste aanvulling op het loon. Alle bestudeerde formules van het mobiliteitsbudget hebben hetzelfde doel, namelijk ervoor zorgen dat noch de werknemer, noch de werkgever moet inboeten. Het mobiliteitsbudget heeft dus als gevolg dat het fiscaal voordelig is en bijgevolg een grote budgettaire investering vormt (net als de bedrijfswagen) die gericht is op een segment van werknemers. Impliciet maakt het eigenlijk de politieke keuze om aanzienlijke financiële middelen te blijven aanwenden om het progressieve karakter van de belasting voor bepaalde werknemers met een hoog inkomen te verminderen, eerder dan het beheer van de mobiliteit voor iedereen te verbeteren.

126 Gezien de kenmerken van de werknemers en bedrijven die gebruikmaken van bedrijfswagens, is de kwestie van de doeltreffendheid van deze maatregelen bovendien niet gegarandeerd. Het mobiliteitsbudget kan voor de woon-werkverplaatsingen natuurlijk wel een zekere modale verschuiving bevorderen, maar met woon- en werklocaties die gemiddeld niet vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zullen heel wat werknemers met een bedrijfswagen blijven pendelen met de wagen. Vooral dan de werknemers die langere afstanden moeten afleggen, en dat zijn ook diegenen die de meeste negatieve externe kosten genereren.

127 Trouwens, door op te leggen dat een hervorming van het systeem werkgever en werknemer niet mag penaliseren in vergelijking met het huidige regime van de bedrijfswagens, wordt het debat zo afgebakend dat van bij het begin al iedere mogelijkheid tot een grondige herziening, of zelfs afschaffing, van het regime van de

bedrijfswagens buitenspel wordt gezet. Zijlstra en Vanoutrive [2017: 10] argumenteren dat de politieke bewegingsruimte beperkt is wegens het bijzondere statuut van de bedrijfswagen in het politieke debat, waarbij die beschouwd wordt als het "referentiepunt" waarop "realistische oplossingen" gebaseerd moeten zijn.

BIBLIOGRAPHIE

BASTIN, G., 2014. *Bedrijfsvervoerplannen - Balans van de situatie 2011*. Brussel: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit.

BRANDELEER, C., ERMANS, T., 2016. Beheer van de verkeerslichten als basis voor mobiliteitskeuzes: strategische uitdagingen van een technisch instrument. In: *Brussels Studies,* 19/09/2016. Nr. 103, pp. 1-13. Beschikbaar op het adres: https://journals.openedition.org/brussels/1365

BRUSSEL MOBILITEIT, 2017. *Mesures de temps de parcours en voiture dans la Région de Bruxelles-Capitale. Comparaison des résultats obtenus en 2009 et 2016*, voorlopig document.

CASTAIGNE, M., CORNELIS, E., DE WITTE, A., MACHARIS, C., PAULY, X., RAMAEKERS, K., TOINT, P. en WETS, G., 2009. *Professional Mobility and Company Car Ownership "Promoco".* Final Report. Brussel: Belgian Science Policy 2009. Beschikbaar op het adres: https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/20150714_121250_46720_PROMOCO__FinalRep_DEF.pdf

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, 2016. Werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer. In: *documentatienota* CRB 2016-2595. Brussel. Beschikbaar op het adres: https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/nl/doc16-2595.pdf

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, 2017a. Ruwe schatting van de directe kosten van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers uit de privésector in België. In: *documentatienota* CRB 2017-1653. Brussel. Beschikbaar op het adres: https://www.ccecrb.fgov.be/dpics/fichiers/nl/doc17-1653.pdf

CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, 2017b. Het woon-werkverkeer - Het para(fiscale) kader. In: *Sociaal Economische Nieuwsbrief*. Nr. 230, pp. 3-14. Brussel. Beschikbaar op het adres: http://194.78.249.137/txt/nl/230.pdf#page=15#page=15

COURBE, P., 2011. *Voitures de société – Oser la réforme !* Namen: Fédération Inter-environnement Wallonie.

CRIBARI-NETO, F. en ZEILEIS, A., 2010. Beta Regression in R. In: *Journal of Statistical Software.* 05/04/2010. Vol. 34, nr.2.

DENYS, T., BECKX, C., VANHULSEL, M., 2017. *Analysis of the Belgian Car Fleet 2016*. Mol: VITO.

DOBRUSZKES, F., COURTOIS, X., 2008. De l'intérêt des SAE pour l'analyse géographique des performances du transport collectif : aspects méthodologiques et application à Bruxelles. In: *Recherche, Transports et Sécurité*. Vol. 98, pp. 39-51.

DOBRUSZKES, F., FOURNEAU, Y., 2007. Rechtstreekse kost en ruimtelijke verdeling van de vertragingen in het Brussels openbaar vervoer. In: *Brussels Studies*. 24/05/2007. Nr. 7. Beschikbaar op het adres: https://journals.openedition.org/brussels/413

DOYEN, E., 2016. *Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Balans van de situatie in 2014*. Brussel: Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit.

ERMANS, T., 2017. De profielen van bedrijven die bedrijfswagens gebruiken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In: *Brussels Studies*. Fact Sheets. 10/07/2017. Nr. 114. Beschikbaar op het adres: https://journals.openedition.org/brussels/1542

ERMANS, T., BRANDELEER, C., d'ANDRIMONT, C., MARISSAL, P., LEBRUN, K., VANDERMOTTEN, C., WAYENS, B., nog te verschijnen. Les déplacements domicile-travail et domicile école en lien avec la Région du Bruxelles-Capitale. In: *Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG.* Nr. 6.

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, 2017. Air Quality in Europe – 2017 report. Nr. 13. Denemarken. Beschikbaar op het adres: https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2017

FERRARI, S. en CRIBARI-NETO, F., 2004. "Beta Regression for Modelling Rates and Proportions". In: *Journal of Applied Statistics*. Vol. 31, nr. 7, pp. 799-815. Beschikbaar op het adres: https://www.ime.usp.br/~sferrari/beta.pdf

HARDING, M., 2014. Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs. In: *OECD Taxation Working Papers*. Nr. 20. OECD Publishing. Beschikbaar op het adres: https://www.oecd-ilibrary.org/fr/personal-tax-treatment-of-company-cars-and-commuting-expenses_5jz14cg1s7vl.pdf?itemId=%2Fcontent%2Fpaper%2F5jz14cg1s7vl-en&mimeType=pdf

HÉRAN, F., 2009. Des distances à vol d'oiseau aux distances réelles ou de l'origine des détours. In: *Flux*. 02-03/2009. Nr. 76/77, pp. 110-121. Beschikbaar op het adres: https://www.cairn.info/revue-flux1-2009-2-page-110.htm?contenu=resume

HOGE RAAD VAN FINANCIËN, AFDELING FISCALITEIT EN PARAFISCALITEIT, 2009. *La politique fiscale et l'environnement*. 09/2009.

HOOFTMAN, N., 2018. *The road towards a zero-emission transportation system by 2050 – A comprehensive study for Belgium in a European context*, PhD dissertation.

JONSON, J.E., BORKEN-KLEEFELD, J., SIMPSON, D., NYIRI, A., POSCH, M., HEYES, C., 2017. Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe. In: *Environmental Research Letters.* 18/09/2017. Vol. 12, nr. 9. Beschikbaar op het adres: https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/aa8850

KBC Autolease, 2017. *Fiscale brochure bedrijfsauto's 2017*. Leuven.

KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles – Een vlag die vele ladingen dekt*. Brussel. Beschikbaar op het adres: http://www.febiac.be/documents_febiac/2012/Cocar_study_NL.pdf

KWANTEN, M., 2017. *Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in 2016*. Brussel: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Beschikbaar op het adres: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2016_nl.pdf

LAINE, B. en VAN STEENBERGEN, A., 2016. The fiscal treatment of company cars in Belgium : effects on car demand, travel behaviour and external costs. In: *Working paper*. Nr. 3-16. Brussel: Federaal Planbureau. Beschikbaar op het adres: https://www.plan.be/admin/uploaded/201602241450170.WP_1603_11205_ack.pdf

LAINE, B. en VAN STEENBERGEN, A., 2017. Tax Expenditure and the Cost of Labour Taxation: An application to company car taxation. In: *Working paper*. Nr. 7-17. Brussel, Federaal Planbureau. Beschikbaar op het adres: https://www.plan.be/admin/uploaded/201706281449030.WP_1707_11504.pdf

LEBRUN, K. HUBERT, M., HUYNEN, P., DE WITTE, A., MACHARIS, A., 2013. De verplaatsingsgewoonten in Brussel. In: *Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.* Nr. 2 Beschikbaar op het adres: https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/katernen_mobiliteit-_2_.pdf

LEBRUN, K., 2018. Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitenpolen. In: *Brussels Studies*. 7/05/2018. Nr. 123. Beschikbaar op het adres: https://journals.openedition.org/brussels/1652

LUYTEN, S. en VAN HECKE, E., 2009. Les Régions urbaines belges en 2001. In: Van Hecke, E., Halleux, J.-M., Decroly, J.-M., Mérenne-Schoumaker, B. Noyaux d'habitat et Régions urbaines dans une Belgique urbanisée. Enquête socio-économique 2001. Monographies, pp. 74-151. SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie: Brussel. Beschikbaar op het adres: https://statbel.fgov.be/sites/default/files/Over_Statbel_FR/Enquete%20SocEco%202001%20-%20Monographie%209%20Noyaux%20d%E2%80%99habitat%20et%20R%C3%A9gions%20urbaines.pdf

MAY, X., 2017. De netelige kwestie van het aantal bedrijfswagens in België. In: *Brussels Studies*. 10/07/2017. Fact Sheets. Nr. 113. Beschikbaar op het adres: https://journals.openedition.org/brussels/1533

METZLER, D., HUMPE, A., GÖSSLING, S, 2018. Is it time to abolish company car benefits? An analysis of transport behaviour in Germany and implications for climate change. In: *Climate Policy* . 10/10/2018. Vol. 18, no 2. Beschikbaar op het adres: https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14693062.2018.1533446

NAESS-SCHMIDT, S. en WINIARCZYK, M., 2010. Company Car Taxation: Subsidies, Welfare and Environment. In: *Taxation Paper.* Nr. 22. European Commission. Working Paper.

PAUWELS, A. en ANDRIES, P., 2016. *Diagnostiek woon-werkverkeer 2014.* Brussel: FOD Mobiliteit en Vervoer. Beschikbaar op het adres: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_nl_5.0.pdf

PRINCEN, S., 2017. Taxation of Company Cars in Belgium – Room to Reduce their Favourable Treatment. In: *European Economy Economic Brief*. European Commission. 05/2017. Nr. 26. Beschikbaar op het adres: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/eb026_en.pdf

RAAD VAN STATE, 2017. *Advies over een voorontwerp van wet betreffende de invoering van een mobiliteitsvergoeding.* 14/11/2017, advies 62.233/1/3. Brussel.

SHIFTAN, Y., ALBERT, G., KEINAN, T., 2012. The impact of company-car taxation policy on travel behavior. In: *Transport Policy*. 01/2012. Vol. 19, nr. 1, pp. 139-146. Beschikbaar op het adres: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X11001041

STRALE, M., 2018. Conditions, façons et enjeux des déplacements entre Bruxelles et sa périphérie. In: *Brussels Studies*. Nog te verschijnen.

TIETGE, U., MOCK, P., GERMAN, J., BANDIVADEKAR, A. en LIGTERINK, N., 2017. *From Laboratory to Road – A 2017 Update of Official and "Real-World" Fuel Consumption and CO_2 Values for Passenger Cars in Europe*. Berlijn: International Council on Clean Transportation (ICCT). 5/11/2017. Beschikbaar op het adres: https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/Lab-to-road-2017_ICCT-white%20paper_06112017_vF.pdf

VENNEMAN, L., VANDERBEUREN, R., CATTHOOR, P., 2012. *Fleet & Mobility Survey – Trends in mobility*. Kenniscentrum SD Worx.

ZIJLSTRA, T., VANOUTRIVE, T., 2017. The employee mobility budget: Aligning sustainable, transportation with human resource management? In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 06/2018. Vol. 61, pp. 383-396. Beschikbaar op het adres: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X11001041

ANNEXES

Bijlage 1. Significantietests (Chi-carré de Wald-tests) van de gevolgen verbonden aan de aanwezigheid van iedere variabele in het model (* = significant voor alfa op 0,05; ** = significant voor alfa op 0,025; *** = significant voor alfa op 0,01)

Variabele	Vrijheidsgraden	Chi-carré	p-waarde	Significantieniveau
Bereikbaarheid met het openbaar vervoer	3	217,1	< 2,20E-16	***
Bedrijfswagen per werknemer	3	135,9	< 2,20E-16	***
Activiteitensector	13	119,5	< 2,20E-16	***
Parkeerplaats per werknemer	1	41,7	1,05E-10	***
Aandeel werknemers in 1e rand	1	37,5	9,36E-10	***
Gemiddelde woon-werkafstand (km)	2	32,5	8,67E-08	***
Beroepsmatige verplaatsingen per werknemer	1	10,5	1,18E-03	***
Ploegenarbeid	1	5,3	2,15E-02	*

Bijlage 2. Resultaten van de schatting van de coëfficiënten van het BETA-regressiemodel (significantiecodes van de tests verbonden aan de aanwezigheid van iedere coëfficiënt in het model: * = significant voor alfa op 0,05; ** = significant voor alfa op 0,025; *** = significant voor alfa op 0,01)

Specificaties van het gemiddelde (Mu)							
			Betrouwbaarheidsinterval (95 %)				
Variabele	Geschatte coëfficiënten	Standardfout	Ondergrens	Bovengrens	z-waarde	Pr(>|z|)	
(Intercept)	- 1,238	0,191	- 1,612	- 0,864	- 6,488	8,72E-11	***
Bedrijfswagen per werknemer	1,123	0,448	0,244	2,001	2,505	1,23E-02	*
Bereikbaarheid OV	- 0,003	0,003	- 0,009	0,002	- 1,138	2,55E-01	
Parkeerplaats per werknemer	0,802	0,124	0,558	1,045	6,460	1,05E-10	***
Activiteitensector (basis = Administratie)							
Andere	0,482	0,407	- 0,316	1,280	1,183	2,37E-01	
Banken en verzekeringen	0,119	0,117	- 0,110	0,348	1,016	3,10E-01	
Water en energie	0,307	0,166	- 0,019	0,632	1,847	6,48E-02	
Onderwijs	0,370	0,117	0,142	0,599	3,175	1,50E-03	**
Grote supermarkten	0,099	0,168	- 0,231	0,429	0,589	5,56E-01	
Horeca	- 0,153	0,213	- 0,572	0,265	- 0,719	4,72E-01	
Industrie	0,625	0,258	0,120	1,130	2,425	1,53E-02	*
Media	0,700	0,198	0,311	1,089	3,528	4,19E-04	***
Politie	0,659	0,220	0,227	1,091	2,989	2,80E-03	**
Niet-commerciële rest	0,029	0,133	- 0,231	0,289	0,219	8,27E-01	
Gezondheid	0,749	0,109	0,536	0,962	6,892	5,51E-12	***
Diensten	0,415	0,117	0,186	0,644	3,550	3,85E-04	***
Transport en logistiek	0,933	0,115	0,708	1,157	8,138	4,01E-16	***
Gemiddelde woon-werkafstand	- 0,020	0,004	- 0,027	- 0,013	- 5,399	6,70E-08	***
Aandeel werknemers in 1e rand	4,657	0,761	3,166	6,149	6,120	9,36E-10	***
Beroepsmatige verplaatsingen per werknemer	0,295	0,091	0,117	0,474	3,243	1,18E-03	**
Aandeel ploegenarbeid	0,515	0,224	0,076	0,955	2,299	2,15E-02	*
Bedrijfswagen per werknemer x gemiddelde afstand	0,058	0,015	0,028	0,088	3,771	1,63E-04	***
Bedrijfswagen per werknemer x bereikbaarheid OV	- 0,011	0,004	- 0,019	- 0,002	- 2,374	1,76E-02	*
Bereikbaarheid OV x Aandeel werknemers in 1e rand	- 0,062	0,015	- 0,090	- 0,033	- 4,242	2,21E-05	***
Specificatie van de parameter Phi							
Variabele	Geschatte coëfficiënten	Standardfout	Betrouwbaarheidsinterval (95 %)		z-waarde	Pr(>|z|)	
(Intercept)	0,598	0,394	- 0,174	1,370	1,519	1,29E-01	
Bedrijfswagen per werknemer	0,804	0,285	0,245	1,362	2,818	4,83E-03	**
Bereikbaarheid OV	0,009	0,002	0,004	0,013	3,720	1,99E-04	***
ln (aantal werknemers)	0,378	0,067	0,247	0,509	5,664	1,48E-08	***
Aandeel ploegenarbeid	- 1,085	0,328	- 1,728	- 0,443	- 3,310	9,33E-04	***
Gemiddelde afstand	- 0,029	0,007	- 0,042	- 0,016	- 4,368	1,25E-05	***
Prestatiestatistieken van het model							
AIC	- 767,7						
BIC	- 641,9						
(-) 2 log likelihood	- 827,6						
pseudo r-squared	0,691						

NOTES

1. TOURING MOBILIS, 2018. Filebarometer 2017: verzadiging van het wegennet veroorzaakt een uitbreiding van de verkeersdrukte in tijd en ruimte. Online geplaatst op 5/01/2018 [geraadpleegd

op 5/01/2019]. Beschikbaar op het adres: https://www.touring.be/nl/pers/filebarometer-2017-verzadiging-van-het-wegennet-veroorzaakt-een-uitbreiding-van-de

2. Bron: BISA, beschikbaar op het adres: http://ibsa.brussels/fichiers/chiffres/7.4_marche_du_travail_emploi_interieur.xls

3. Berekeningen op basis van [Ermans *et al*, nog te verschijnen: 123].

4. Merk op dat het hier niet gaat om het aantal voertuigen in het verkeer, aangezien veel werknemers thuiswerken of zich niet iedere dag verplaatsen (deeltijds werken, telewerken ...).

5. Volgens de [Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, 2016: 56] waren er in 2014 88 295 werknemers uit de privésector die een bedrijfswagen hebben en die tewerkgesteld zijn in het Brussels Gewest. Dit cijfer houdt geen rekening met bedrijfsleiders en met de constante stijging van het aantal bedrijfswagens sinds 2014.

6. Een deel van de bedrijfsleiders geeft hun bedrijfswagen(s) aan zonder de overeenstemmende code te gebruiken (het gebruik van de code is niet verplicht). Die voertuigen zijn dus niet opgenomen.

7. Zie Integraal verslag van plenaire vergadering 133 van de Kamer, 54e legislatuur, maandagnamiddag 17/10/2016, p. 69.

8. Door extrapolatie van de afstanden afgelegd door de bedrijfswagens van werknemers naar alle bedrijfswagens.

9. De CO_2-solidariteitsbijdrage is een patronale socialezekerheidsbijdrage die betaald moet worden op het privégebruik van een wagen ter beschikking van een werknemer.

10. Volgens [Tietge *et al.*, 2017] is het gemiddelde verschil tussen reële en officiële CO_2-uitstoot van nieuwe voertuigen gestegen van ongeveer 9 % in 2001 naar 42 % in 2016. De CO_2-uitstoot van de (oudere) privéwagens leunt gemiddeld dus dichter aan bij de werkelijkheid dan de (recentere) bedrijfswagens. Volgens tests die specifiek uitgevoerd zijn op bedrijfswagens in België in 2016, stootten deze voertuigen trouwens 54 % CO_2 méér uit dan wat vermeld stond in de officiële documenten [Tietge et al, 2017: 32].

11. Tot 2017 bevat de federale diagnostiek woon-werkverkeer geen enkele vraag over bedrijfswagens. In het kader van ons onderzoek zijn ze dus onbruikbaar.

12. Deze cijfers zijn afkomstig van de *Datadigest 2017* van Febiac, tabel 5bis Evolutie van het wagenpark per type eigenaar en per gewest. [Geraadpleegd op 23/11/2017] Beschikbaar op het adres: http://www.febiac.be/public/infos.aspx?FID=23&lang=NL

13. Enquête uitgevoerd bij 500 bedrijven. [Geraadpleegd op 22/11/2017] Beschikbaar op het adres: http://www.haygroup.com/be/press/details.aspx?id=46221

14. [Venneman *et al.*, 2009].

15. [KPMG, 2012: 46].

16. Voor 2017 bedroeg het voordeel alle aard minstens € 1 280 op jaarbasis.

17. Er zijn drie methodes voor de aftrek van BTW, maar de vaakst toegepaste en de eenvoudigste is die van de forfaitaire aftrek van 35 % (beroepsgebruik vastgelegd op 35 %).

18. 40 % van het VAA wordt vanaf 2017 verworpen.

19. Deze gegevens vloeien voort uit de steekproef afkomstig van de gegevens van sociaal secretariaat SD Worx, die 558 998 arbeidsovereenkomsten omvat van minstens 12 maanden van werknemers van bedrijven uit de Belgische privésector. De referentiepopulatie voor het jaar 2014 is afkomstig van de RSZ-gegevens en bestaat uit 2 643 070 arbeidsplaatsen. Het steekproefpercentage is dus 21 %. De basisgegevens van SD Worx werden geëxtrapoleerd naar de totale privésector door het Federaal Planbureau volgens een methode die gevalideerd werd door de Algemene Directie Statistiek van de FOD Economie.

20. Van alle 88 activiteitensectoren die de nomenclatuur telt.

21. De groothandel bestaat in het aankopen, opslaan en verkopen van goederen, doorgaans aan detailhandelaars, professionele gebruikers (in de industrie of handel) of instanties, of zelfs aan andere groothandelaars of tussenhandelaars, en dat ongeacht de verkochte hoeveelheden.

22. Deze methode werd voorgesteld door [Ferrari en Cribari-Neto, 2004] en [Cribari-Neto en Zeiles, 2010]. De resultaten van de regressie zijn terug te vinden in de tabellen als bijlage.
23. Deze eerste rand stemt overeen met het studiegebied van het Iris 1-plan.
24. Vanaf een bepaald loonniveau zijn de pensioenen en werkloosheidsuitkeringen geplafonneerd.
25. Op basis van die vaststelling, bekrachtigd door de BELDAM-enquête, kunnen we ramen dat 73 % van de gezinnen met bedrijfswagen(s) in Vlaanderen woont.
26. Hieronder verstaan we de agglomeraties buiten het stadscentrum en de tussenliggende gebieden bestaande uit de voorsteden en de forenzen-woonzones.
27. Bron: BELDAM-enquête.
28. Minder dan 0,4 % van de werknemers uit de privésector beschikt over een bedrijfswagen en krijgt een tegemoetkoming voor het gebruik van het openbaar vervoer.
29. Carpoolen en fietsen zijn niet in de grafiek opgenomen, want carpoolen betreft minder dan 1 % van de werknemers uit de privésector terwijl bij de fiets de afgelegde afstanden niet betrouwbaar zijn (de fiets wordt vaak slechts voor een deel van het woon-werktraject gebruikt).
30. Berekeningen uitgevoerd voor werknemers die in de BELDAM-enquête verklaard hebben een vaste arbeidsplaats te hebben, namelijk een arbeidsplaats waar ze minstens drie dagen per week aanwezig zijn.
31. Worden beschouwd als *gekoppeld* aan Brussel de werknemers die hun verplaatsingen doen hetzij vanuit Brussel naar een arbeidsplaats buiten het Gewest (*uitgaande* werknemers), hetzij van buiten het Gewest naar een arbeidsplaats binnen het Gewest (*inkomende* werknemers), hetzij van het Gewest naar een arbeidsplaats binnen het Gewest (*interne* werknemers).
32. Op basis van de gegevens van de enquête naar de arbeidskrachten voor de jaren 2011 tot 2014, overgenomen in [Ermans *et al*, nog te verschijnen].
33. 27,3 x 1,3 x 2 x 220 = 15 616. 27,3 km stemt overeen met de gemiddelde afstand enkele reis in vogelvlucht, waarop we een ophogingsfactor van 30 % toepassen om rekening te houden met omwegen. We verdubbelen dit cijfer om de afstand heen en terug te verkrijgen. Vervolgens vermenigvuldigen we het met 220 werkdagen. Wat de ophogingsfactor betreft, raamt [Héran, 2009:117] een gemiddelde omweg met de wagen tussen 20 % en 25 % in de stad en circa 50 % in de rand (op basis van de Parijse casus). Onze eigen ramingen voor Brussel en de rand op basis van de gegevens verzameld door [Strale, 2018] leveren een gemiddelde omleiding van 30 %.
34. Volgens het verplaatsingsboekje van de BELDAM-enquête werd voor 25,6 % van de afstanden afgelegd door bedrijfswagens de reden “naar het werk gaan” opgegeven. We kunnen die waarde verdubbelen om een raming te verkrijgen van het aandeel van de afgelegde afstanden voor woon-werkverplaatsingen.
35. “Voor het werk” in het verplaatsingsboekje van de BELDAM-enquête.
36. Het is mogelijk om andere veronderstellingen te maken, zoals het totale nettoloon van de werknemer (met en zonder bedrijfswagen) nivelleren, maar in dat geval liggen de gederfde belastinginkomsten en de kosten voor de werkgever nog hoger [Courbe, 2011].
37. € 0,2747/km x 30 000 km = € 8 241.
38. REKENHOF, 2017. *Gewestelijk ExpresNet (GEN)*, pp. 59-60. Brussel: Rekenhof. Beschikbaar op het adres: https://www.ccrek.be/Docs/2017_03_RER_MiseEnOeuvreEtFinancement.pdf
39. Deze studie is een actualisering van [Naess-Schmidt en Winiarczyk, 2010].
40. In ons voorbeeld werkt de vennootschapsbelasting voornamelijk in op de aftrek van de loonkosten (brutoloon en RSZ-werkgeversbijdragen). Maar aangezien de verlaging van de vennootschapsbelasting betrekking heeft op alle werknemers (met of zonder bedrijfswagen), is het verschil uiteindelijk niet groot.
41. Dat is niet het geval bij de hoge inkomens omdat de pensioenen geplafonneerd zijn.

42. De Hoge raad van financiën is ingesteld bij de FOD Financiën. De Hoge raad van financiën staat de minister van Financiën bij in de opstelling en toepassing van de wetten, verordeningen en alle maatregelen die betrekking hebben op het financiële en fiscale beleid.
43. Naast die bedragen zijn vergoedingen niet langer vrijgesteld van belastingen voor werknemers.
44. Er is sprake van een daling van het aandeel dieselwagens bij zowel de bedrijfswagens als de privé wagens. Tussen 2016 en 2017 is het aandeel leasing wagens met dieselmotor gedaald van 91 % naar 86,9 %. Over dezelfde periode daalde het aandeel dieselwagens bij de privé wagens van 55 % naar 52,6 %.
45. [European Environmental Agency, 2017]
46. Het CO2-equivalent (of "eq CO2") verwijst naar het vermogen van een broeikasgas om de aarde op te warmen en wordt berekend door gelijkstelling met een hoeveelheid CO2 die hetzelfde vermogen zou hebben.
47. De wet verscheen op 7/05/2018 in het Belgisch Staatsblad.

RÉSUMÉS

België telt in totaal 5 700 000 auto's, waarvan zo'n 650 000 bedrijfswagens in 2016. Naar schatting rijden er iedere dag ongeveer 100 000 bedrijfswagens in, uit en binnen het Brussels Gewest. Bedrijfswagens hebben dus zeker een grote impact op de mobiliteit in het gewest. Dit artikel beschrijft eerst en vooral het fiscale regime van de bedrijfswagens en de specifieke kenmerken van dit type wagens. Vervolgens gaat de synthesenota dieper in op de kenmerken van de bedrijven die deze voertuigen aanbieden en op het profiel van de werknemers die een bedrijfswagen ter beschikking gesteld krijgen. Verder analyseren de auteurs de afstanden die bedrijfswagens afleggen en hun impact op het autoverkeer en schatten zij de fiscale en loonimpact van het systeem in. Ook worden de gevolgen van bedrijfswagens voor het milieu kort geanalyseerd qua productie van broeikasgassen en impact van de emissies op de volksgezondheid. Tot slot plaatst het artikel de uitdagingen en debatten rond de kwestie van de bedrijfswagen op Brussels en op nationaal niveau in perspectief.

La Belgique compte environ 650 000 voitures de société en 2016 pour un total de 5 700 000 voitures en circulation. On peut estimer qu'environ 100 000 voitures de société entrent, sortent ou circulent en Région bruxelloise chaque jour : celles-ci ont donc très certainement un impact important sur la mobilité régionale. Cet article s'attache d'abord à décrire en quoi consiste le régime fiscal des voitures et les spécificités des voitures concernées. Ensuite, cette note de synthèse décrit les caractéristiques des entreprises qui proposent ces véhicules et le profil des travailleurs qui en bénéficient. Une analyse des distances parcourues par les voitures de société et leur impact sur le trafic automobile est proposée ainsi qu'une estimation de l'impact fiscal et salarial du système. Enfin, une brève analyse des conséquences environnementales des voitures de société est établie concernant tant la production de gaz à effet de serre que l'impact des émissions sur la santé humaine. Une mise en perspective des enjeux et débats liés à la question de la voiture de société à Bruxelles et en Belgique conclut l'article.

There were approximately 650 000 company cars in Belgium in 2016 of a total of 5 700 000 cars on the roads. It may be estimated that approximately 100 000 company cars enter, exit or are driven

in the Brussels Region every day: they therefore undoubtedly have a significant impact on regional mobility. This article first attempts to describe the tax system for company cars along with the specificities of the cars concerned. Next, this synopsis describes the characteristics of the companies which provide these cars and the profile of the employees who use them. An analysis of the distances travelled by company cars and their impact on road traffic is conducted, as well as an assessment of the impact of the system on taxes and salaries. Finally, a brief analysis of the environmental impact of company cars is carried out concerning the production of greenhouse gases as well as the impact of emissions on human health. The challenges and debates related to company cars in Brussels and in Belgium are put into perspective at the end of the article.

INDEX

Mots-clés : mobilité, politique budgétaire, environnement
Keywords : mobility, budget policy, environment
Thèmes : 7. aménagement du territoire – logement – mobilité
Trefwoorden mobiliteit, begrotingsbeleid, leefmilieu

AUTEURS

XAVIER MAY

Xavier May is onderzoeker aan het Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire (DGES-IGEAT) van de ULB. Zijn onderzoek is gericht op sociaal-economische ontwikkeling in België, armoede en energiearmoede in gezinnen. Onlangs publiceerde hij "De netelige kwestie van het aantal bedrijfswagens in België" in *Brussels Studies*.
xavier.may[at]ulb.ac.be

THOMAS ERMANS

Thomas Ermans is geograaf (ULB) en haalde een aanvullende master in statistische gegevensanalyse (UGent). Hij is als onderzoeker verbonden aan het Centre d'Etudes Sociologiques van de Université Saint-Louis in Brussel, waar hij rond verschillende mobiliteitsthema's werkt. Hij is medeauteur van het zesde Katern van het Kenniscentrum van de mobiliteit "Analyse des déplacements domicile-travail et domicile école en RBC" dat binnenkort door de GOB Brussel Mobiliteit gepubliceerd wordt.
thomas.ermans[at]usaintlouis.be

NILS HOOFTMAN

Nils Hooftman is een onderzoeker bij de MOBI onderzoeksgroep van de Vrije Universiteit Brussel. Zijn werk is gericht op de werkelijke uitstoot van personenwagens en de impact ervan op de luchtkwaliteit. Daarnaast onderzoekt hij de bijdrage van wegtransport aan de klimaatwijziging.
nils.hooftman[at]vub.be