

Het fiscaal voordeel voor bedrijfswagens heeft een grote invloed op het mobiliteitsgedrag, met aanzienlijke maatschappelijke kosten

Het fiscaal regime dat van toepassing is op bedrijfswagens vormt een interessante alternatieve verloning voor de onderneming en de werknemer in vergelijking met het brutoloon. Dat regime vormt echter ook een belangrijke subsidie voor het bezit en het gebruik van de wagen als vervoermiddel, met gevolgen op economisch, milieu- en sociaal vlak.

Deze studie analyseert de gedragseffecten op het vlak van het bezit en het gebruik van de wagen die voortvloeien uit het huidig fiscaal regime. Aan de hand van de BELDAM-enquête met betrekking tot de mobiliteit van de Belgische huishoudens, kwantificeert ze die effecten nadat rekening is gehouden met de impact van andere factoren (zoals de samenstelling van het huishouden, de verblijfplaats, de inkomens, de locatie en aard van het werk van de actieve gezinsleden, of de toegang tot het openbaar vervoer). Op basis daarvan wordt de globale impact van het huidig fiscaal regime op het vlak van de maatschappelijke welvaart geraamd.

- Het fiscaal voordeel zet huishoudens ertoe aan duurdere wagens aan te houden (stijging van de waarde van +62%), en de auto intensiever te gebruiken voor woon-werk verplaatsingen en voor private doeleinden. Jaarlijks worden zo 6000 kilometer extra per wagen afgelegd.
- Deze overconsumptie vertaalt zich in een maatschappelijk verlies van meer dan 2300 euro per salariswagens.

Meer en duurdere wagens ...

Het bezit van een bedrijfswagen heeft een grote invloed op de keuzes van de huishoudens: huishoudens met een bedrijfswagen hebben meer en duurdere wagens in hun bezit.

In de huishoudens met een bedrijfswagen heeft de grootste wagen een gemiddelde cilinderinhoud die groter is dan 5 % en een waarde die hoger is dan 62 % ten

opzichte van de huishoudens met vergelijkbare kenmerken die enkel over privéwagens beschikken. Bedrijfswagens gaan ook gepaard met een sterke stijging van de gemiddelde grootte van het wagenpark van de huishoudens. De kans dat het aantal wagens in een huishouden groter is dan één neemt toe met 24 procentpunt (pp) voor de huishoudens met een bedrijfswagen met gelijkaardige kenmerken.

Tabel 1 - Gemiddelde gedragseffecten

	Effecten
Grootte van de motor van de grootste wagen in het huishouden	+ 5 %
Kans dat het aantal wagens in een huishouden groter is dan één	+ 24 pp
Waarde van de meest waardevolle wagen in het bezit van een huishouden	+ 62 %
Kans om een wagen te gebruiken voor pendelverkeer	+ 16 pp
Wekelijks aantal kilometer voor pendelverkeer	+ 58,2 km
Dagelijks aantal kilometer voor ander privaat verkeer	+ 8,2 km

... voor een frequenter gebruik van de wagen en een groter aantal gereden kilometers ...

Het bezit van een bedrijfswagen betekent dat huishoudens nagenoeg uitsluitend gebruikmaken van de wagen als vervoermiddel voor pendelverkeer en dat zij vaker gebruikmaken van de wagen voor privéverplaatsingen.

Zo begeeft 93 % van de personen met een bedrijfswagen zich met de wagen naar het werk. Dat cijfer ligt 16

procentpunt hoger dan het aandeel werknemers met gelijkaardige kenmerken dat niet over een bedrijfswagen beschikt. Door die verschillende modale keuze wordt de impact van het fiscaal regime op de afgelegde kilometers met de wagen voor pendelverkeer op meer dan 58 km per week geraamd, of ongeveer 2 800 km per jaar.

Personen die over een bedrijfswagen beschikken, maken ook vaker gebruik van de wagen voor privéver-

plaatsingen en voor grotere afstanden. De impact van het fiscaal regime bedraagt meer dan 8 km per dag, of 2 990 km per jaar.

... hebben grote negatieve gevolgen voor de maatschappelijke welvaart.

De kosten die verbonden zijn aan het fiscaal regime bedragen 905 miljoen euro per jaar, of 0,23 % van het bbp.

Die kosten omvatten het economisch verlies door een overmatig bezit van de wagen: huishoudens worden aangemoedigd meer en duurdere wagens te bezitten, iets wat ze niet uit eigen beweging zouden doen. Dat vertaalt zich in een misallocatie van middelen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de bijkomende milieu- en externe congestiekosten die veroorzaakt worden door een overmatig gebruik van de wagen, vooral in de spitsperiode.

Tabel 2 - Jaarlijkse maatschappelijke kosten per bedrijfswagen en geaggregeerde resultaten

	Euro per wagen	Mio euro totaal	Totaal in % van het bbp
Excessief aantal en waarde van wagens	396	152	0,04 %
Excessief aantal kilometers pendelverkeer	119	46	0,01 %
Excessief aantal kilometers voor andere, private motieven	128	49	0,01 %
Externe kosten: congestie	1 637	628	0,16 %
Externe kosten: milieu	81	31	0,01 %
Totaal	2 365	905	0,23 %

De publicatie 'The fiscal treatment of company cars in Belgium: Effects on car demand, travel behaviour and external costs' kan worden besteld, geraadpleegd en gedownload op www.plan.be.

Voor meer informatie:

Alex Van Steenberghe, 02/507.73.25, avs@plan.be
Benoît Laine, 02/507.73.38, bl@plan.be