

Afschaffen van fiscale voordelen voor bedrijfswagens kan tot 6 miljard opleveren



belgië

Als de bestuurders van bedrijfswagens de kosten van hun privéverplaatsingen zelf zouden betalen, zou dat de overheid 3 tot 6 miljard euro extra inkomsten opleveren. Dat berekende het Federaal Planbureau.

In België is bijna 60 procent van de nieuwe personenwagens een bedrijfswagen. Vaak gaat het om een extra voor werknemers: in plaats van een hoger brutoloon krijgen ze een auto die ze ook privé mogen gebruiken. Dankzij een voordelig fiscaal systeem zijn bedrijfswagens in ons land bijzonder populair. In nog geen 20 jaar tijd steeg hun aandeel in het totale wagenpark van circa 5 procent naar bijna 12 procent.

Daar hangt een prijskaartje aan vast. Volgens het Federaal Planbureau loopt de overheid hierdoor dit jaar 4,7 miljard euro mis. Tegen 2028 zou dat bedrag oplopen tot 5,2 miljard. Helemaal exact zijn die bedragen niet, waarschuwt het planbureau meteen. Door gebrekkige gegevens kunnen de onderzoekers enkel met zekerheid stellen dat het prijskaartje tussen 3 en 6 miljard euro ligt.

Die gemiste inkomsten komen vooral doordat bedrijfswagens volledig vrijgesteld zijn van werknemersbijdragen aan de sociale zekerheid. Voor werkgevers hangt de bijdrage enkel af van het type brandstof en de CO₂-uitstoot van de wagen.

De afschaffing van het fiscaal gunstregime was jarenlang het voorwerp van een hevige politieke strijd. Maar het thema is sinds de vergroening van het bedrijfswagenpark door de regering-De Croo wat naar de achtergrond verdwenen. “De elektrificatie van het wagenpark is het enige positieve effect”, zegt Christophe Heyndrickx van Transport en Mobility Leuven. “We geven 1 procent van ons bbp uit aan bedrijfswagens. Als Defensie op zoek is naar extra middelen, weet ik waar ze die kunnen vinden.”

Bedrijfswagens zijn iets typisch Belgisch. “In geen enkel ander Europees land is het systeem zo verregaand. Bij ons is het een deel van ons loon geworden”, zegt Heyndrickx, die wijst op de consequenties: “Het weegt op de begroting, draagt bij tot fileleed en het is antisociaal. 70 procent van de bedrijfswagens zit bij de twee hoogste inkomensklassen. Dat het toch behouden blijft, komt niet door de vergroening, maar door de hoge loonlast in België.”

Thierry Vanelander, professor aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen, noemt het een “vergiftigd geschenk.” “Die vergroening kan ook op een andere manier, bijvoorbeeld door autogebruikers zelf groene prikkels te geven. In tijden waarin de overheid dringend op zoek is naar middelen, is er weinig reden om dit gunstregime in stand te houden.”

Volgens Vanelander is het hoog tijd om de loonlasten in België te hervormen en het systeem van bedrijfswagens fors af te bouwen. “Het is geen eenvoudige en misschien ook geen populaire maatregel, maar je doet het beter nu dan pas op het einde van de legislatuur, kort voor de verkiezingen.” Heyndrickx hoopt alvast dat de geplande versoepeling voor hybride bedrijfswagens van tafel gaat. “Die hybrides bieden geen enkel voordeel voor het klimaat. Het zou een haalbare en verstandige eerste stap om daar de rem op te zetten.”

Anton Goegebeur