

Autosector gaat helemaal de mist in met studie over bedrijfswagens (12.6.12)

BRUSSEL, 12 JUNI 2012.- *“In het debat over de bedrijfswagens proberen de autofederaties Febiac, Federauto en Renta vandaag opnieuw te bewijzen dat water bergop stroomt. Het gebruik van een bedrijfswagen is volgens deze autosectorfederaties goedkoper dan een particuliere wagen, maar toch zou het niet tot meergebruik leiden en zelfs een positief effect hebben op het leefmilieu. Dat is een compleet foutieve conclusie. Het tegendeel is al lang bewezen. ” Dat zegt Mathias Bienstman, beleidsmedewerker van Bond Beter Leefmilieu.*

Onverkort geldt volgens Bienstman wat de Europese Commissie onlangs nog met zoveel woorden vaststelde: *“Het stelsel van bedrijfswagens is hét voorbeeld van hoe het niet moet. Het verstoort de concurrentie en moedigt overmatig autogebruik aan.”*

Bedrijfswagens zorgen níet voor een vergroening van het wagenpark. Dat tonen zelfs de cijfers van deze studie van KPMG in opdracht van de autofederaties aan.

Gemiddeld is er een veel groter aandeel dieselwagens bij bedrijfswagens (80% tegenover 57% bij privé voertuigen volgens KPMG), is de CO₂-uitstoot hoger (153g/km tegenover 151g/km) en wordt er meer gereden met bedrijfswagens (29.596 km tegenover 20.700 km).

Het enige lichtpunt voor bedrijfswagens: de wagens die er bijkomen hebben sinds kort een iets lagere CO₂-uitstoot dan de nieuwe particuliere wagens. Maar dat toont alleen aan dat de federale berekening van “het voordeel van alle aard” op basis van CO₂ sturend werkt.

Hetzelfde effect zal uitgaan van de nieuwe berekeningswijze voor de belasting op in verkeerstelling (BIV), die in Vlaanderen is ingevoerd sinds maart van dit jaar.

Maar bovenal zijn bedrijfswagens geen efficiënt instrument om de vergroening van het wagenpark na te streven. *“De nadelen van het stelsel van bedrijfswagens zijn zonneklaar. Het is een inefficiënt en voor de belastingbetaler peperduur instrument dat files en luchtvervuiling subsidieert”,* zegt Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu. Andere instrumenten zijn een stuk efficiënter om de vergroening van het wagenpark te bereiken: normering van de uitstoot en vergroening van de verkeersfiscaliteit.[1] Met emissienormen voor nieuwe voertuigen (bijvoorbeeld 95g CO₂/ km tegen 2020) en een vergroening van de verkeersfiscaliteit treft de overheid op een goedkopere manier doel.

Door de gunstregeling voor bedrijfswagens loopt de staat meer dan 3 miljard euro belastinginkomsten mis bij een klein deel van de wagengebruikers: 21% volgens KPMG. De rest van de bevolking betaalt dus voor een gunstregeling die een minderheid goedkoper laat rondrijden.

Als hetzelfde geld voor een algemene verlaging van de loonlasten wordt gebruikt, is het effect op de werkgelegenheid beduidend groter. Bovendien is België een absolute koploper in Europa in het subsidiëren van wagengebruik via het stelsel van de bedrijfswagens.[2] Iets wat recent door de Europese Commissie op de korrel is genomen.

Bond Beter Leefmilieu verwijst ook naar de aanbeveling van de Hoge Raad voor Financiën die op een veel grondiger manier in 2009 het stelsel van de bedrijfswagens bestudeerde en tot een duidelijke conclusie kwam: *“De afdeling is van mening dat men geleidelijk naar de afschaffing van het belastingstelsel van de bedrijfswagens moet gaan en de belasting van “het voordeel van alle aard” moet afstemmen op dat van de lonen, zowel in hoofde van de werkgever als van de werknemer. Hetzelfde beginsel is van toepassing op de tankkaarten.”*

Voetnoten

1 Arno Schroten (CE Delft), Huib van Essen (CE Delft), Geert Warringa (CE Delft), Mark Bolech

(TNO), Richard Smokers (TNO), Filipe Fraga (TNO) Cost effectiveness of policies and options for decarbonising transport. 2010.

2. Zie Copenhagen Economics, Company Car Taxation, 2010