

2012•2013
FACULTEIT BEDRIJFSECONOMISCHE WETENSCHAPPEN
*master in de toegepaste economische wetenschappen:
beleidsmanagement*

Masterproef
Vergelijking van nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens met andere landen

Promotor :
dr. Wim MARNEFFE

Chiel Santermans
*Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van master in de toegepaste
economische wetenschappen , afstudeerrichting beleidsmanagement*

2012•2013

FACULTEIT BEDRIJFSECONOMISCHE
WETENSCHAPPEN

*master in de toegepaste economische wetenschappen:
beleidsmanagement*

Masterproef

Vergelijking van nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens
met andere landen

Promotor :
dr. Wim MARNEFFE

Chiel Santermans

*Masterproef voorgedragen tot het bekomen van de graad van master in de toegepaste
economische wetenschappen , afstudeerrichting beleidsmanagement*

WOORD VOORAF

Het onderwerp van deze masterproef 'de vergelijking van de nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens met andere landen' is een zelf gekozen onderwerp. Op het moment van keuze van het onderwerp voor mijn masterproef was de problematiek rond de regelgeving betreffende bedrijfswagens brandend actueel. De wijziging was net doorgevoerd en er heerste nog ontzettend veel onduidelijkheid bij zowel werknemers en als werkgevers. Daarom leek het mij zeer interessant om mijn masterproef te maken rond deze beleidsmaatregel en had ik de intentie wat duidelijkheid rond de nieuwe regelgeving te creëren, de economische en budgettaire impact in te schatten en de nieuwe regelgeving te vergelijken met andere (buur)landen.

Om deze masterproef te realiseren heb ik veel hulp gehad van mijn promotor dr. W. Marneffe. Ik wil hem bij deze dan ook van harte bedanken voor de antwoorden op al mijn vragen en voor de goede raad waarvoor ik steeds bij hem terecht kon.

Verder wil ik ook mevrouw A. Geypens van Athlon Car Lease Belgium NV bedanken voor het bezorgen van de Taxation Guide 2012 die ik gebruikt heb voor de internationale vergelijking.

Tot slot wil ik ook mijn ouders en mijn vriendin bedanken voor hun steun gedurende mijn volledige universitaire opleiding.

Chiel Santermans

SAMENVATTING

De bedrijfswagen is een veelgebruikte vorm van loon in ons land. In 2008 was 48% van de nieuw ingeschreven personenwagens een bedrijfswagen. Werkgevers en werknemers maken veel gebruik van bedrijfswagens omwille van de gunstige (fiscale) regeling hieromtrent. De bedrijfswagen wordt namelijk gebruikt als alternatief voor extra loon, waarop meer belastingen en sociale zekerheidsbijdragen betaald zouden moeten worden. De gemiste inkomsten lopen in België op tot 4,1 miljard euro, wat neerkomt op 0,5% van het BBP. Niet alleen België kent deze problematiek. In nagenoeg iedere lidstaat van de Europese Unie (EU) mist de overheid inkomsten door het gebruik van bedrijfswagens. De EU roept de lidstaten daarom op om een regelgeving rond bedrijfswagens uit te werken die bedrijfswagens anders belast, waardoor gemiste inkomsten vermeden worden.

In deze masterproef wordt allereerst de regelgeving rond bedrijfswagens onder de loep genomen. Daaruit blijkt dat de bedrijfswagens voor de werknemer belast worden in de personenbelasting onder de noemer 'voordeel van alle aard (VAA)'. Voor de werkgever gelden aftrekbeperkingen voor kosten en BTW met betrekking tot de bedrijfswagen en moet een solidariteitsbijdrage betaald worden. In de schoot van de begrotingsonderhandelingen voor 2012 besliste de regering Di Rupo eind 2011 tot een hervorming van de regeling rond bedrijfswagens. De belangrijkste aanpassingen waren de nieuwe berekeningswijze voor het VAA en de invoering van een verworpen uitgave in de vennootschapsbelasting. Het doel van deze wijzigingen was 200 miljoen euro extra inkomsten uit bedrijfswagens te halen per jaar.

Tot aan de wijziging van de regelgeving rond bedrijfswagens werd het VAA berekend op basis van de CO₂-uitstoot en het aantal gereden privékilometers, dat forfaitair bepaald werd op 5.000 of 7.500 kilometer al naargelang de werknemer 25 kilometer of meer moest afleggen tussen woon- en werkplaats. Door de wijziging werd het aantal kilometers vervangen door de cataloguswaarde van de wagen. Ook werd de CO₂-uitstoot anders gebruikt in de berekeningsformule, in het bijzonder door gebruik te maken van een CO₂-percentage. De laatste nieuwigheid in de nieuwe berekeningswijze van het VAA was de invoering van een minimumwaarde van € 1.200 voor het VAA. De belangrijkste wijziging voor de werkgever is de invoering van een verworpen uitgave in de vennootschapsbelasting. Deze bedraagt 17% van het VAA berekend volgens de nieuwe regelgeving.

De nieuwe regelgeving heeft als doel 200 miljoen euro extra inkomsten te genereren, waarvan 100 miljoen euro uit de personenbelasting en 100 miljoen euro uit de vennootschapsbelasting dient te komen. Voor het gedeelte dat uit de personenbelasting gehaald zal worden moet niet gerekend worden op het segment van kleine en compacte wagens. Deze zijn vrij zuinig en hebben een lage CO₂-uitstoot waardoor het VAA van deze wagens gelijk blijft of zelfs zal dalen. Wagens uit de middenklasse kunnen wel aan dit doel bijdragen, vooral als de werknemer voorheen de 5.000 kilometer formule kon gebruiken. Luxewagens en SUV/4X4-wagens zullen ook bijdragen aan het doel. Door hun hoge catalogusprijs en hun hoge CO₂-uitstoot zal het VAA stijgen. Voor monovolumewagens is het budgettaire effect moeilijker in te schatten omdat binnen dit segment

een hoge variabiliteit zit tussen de wagens op gebied van catalogusprijs en CO₂-uitstoot. Elektrische wagens gaan er vervolgens op achteruit, omdat deze voorheen een VAA hadden van € 500 of € 750 euro, die nu kunstmatig verhoogd wordt tot de minimumwaarde van het VAA, namelijk € 1.200. Deze zeer milieuvriendelijke wagens worden dus fiscaal minder interessant. Voor hybride wagens is het opnieuw moeilijker om één trend vast te stellen, aangezien er een aardig verschil in cataloguswaarde bestaat tussen de verschillende wagens.

Aangezien 25% van de werknemers voorheen de 7.500 kilometer moest gebruiken en de overige 75% de 5.000 kilometer formule kon gebruiken, becijfert deze masterproef de extra inkomsten uit de personenbelasting op € 152.998.385,80. De extra inkomsten uit de vennootschapbelasting worden geschat op € 96.036.287,16. Er van uitgaande dat de top 10 bedrijfswagens in België representatief is voor de gehele populatie bedrijfswagens in ons land en dat er geen gedragswijziging zal gebeuren door de nieuwe regelgeving, komt deze masterproef tot de conclusie dat de overheid haar doel van 200 miljoen euro extra inkomsten zal halen, maar dat de eerlijke verdeling tussen werknemer en werkgever niet gerealiseerd werd.

De nieuwe regelgeving zal ook economische gevolgen met zich meebrengen. Als de vraagelasticiteit naar arbeid (- 0,6) gebruikt wordt om de vraagdaling in te schatten, zullen er 856 bedrijfswagens minder aangeboden worden door de werkgevers. Voor de autohandelaars betekent dit een omzetsdaling van € 20.581.253,12 en een gemiste BTW inkomst voor de overheid van € 4.322.063,84. Een andere vraagelasticiteit die gebruikt kan worden is die van de vraag naar bedrijfswagens door werkgevers. Deze bedraagt - 2,0 en voorspelt 2.800 minder bedrijfswagens. De omzet van autohandelaars zou dalen met € 67.321.856 en de fiscus zou geconfronteerd worden met een gemiste BTW opbrengst van € 14.137.592.

De nieuwe Belgische regeling verhoudt zich nog steeds vrij voordelig ten opzichte van de systemen en berekeningswijzen in onze buurlanden. Voor de Volkswagen Golf komt de totale kost uit op € 1.822,22, waarmee België enkel Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg achter zich moet laten. De elektronische Mitsubishi I-Miev heeft zelfs een negatieve totale kost van € - 881,50. Enkel Frankrijk heeft een nog voordeliger systeem. Hybride wagens zijn echter minder interessant. Zo bedraagt de totale kost voor een Opel Ampera € 2.522,88 en kent enkel Denemarken en Duitsland een hogere totale kostprijs voor deze wagens. Zonder rekening te houden met de gebruikskosten van de bedrijfswagen en de regels hieromtrent, kan vastgesteld worden dat een bedrijfswagen in België nog relatief licht belast wordt ten opzichte van ons omringende (buur)landen. Het gevolg hiervan is dat de bedrijfswagens nog steeds kunstmatig gesubsidieerd blijven, waardoor ze veel op onze wegen zullen blijven voorkomen en een negatieve impact zullen hebben op de al bestaande uitstoot- en congestieproblemen.

INHOUDSOPGAVE

WOORD VOORAF

SAMENVATTING

INHOUDSOPGAVE

LIJST VAN FIGUREN

I.	ONDERZOEKSPLAN	1
1.	Probleemstelling	1
2.	Centrale onderzoeksvraag	2
2.1.	Deelvragen	2
2.1.1.	Wat veranderde in de regelgeving rond bedrijfswagens op 1 januari 2012?	2
2.1.2.	Wat is de budgettaire impact van de nieuwe regelgeving?	4
2.1.3.	Wat is de economische impact van de nieuwe regelgeving?	4
2.1.4.	Hoe worden bedrijfswagens in de ons omringende landen belast?.....	5
II.	LITERATUURSTUDIE	7
1.	Inleiding	7
2.	Factoren die spelen bij het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen	9
2.1.	Afstand tussen woon- en werkplaats.....	9
2.2.	Grootte en sector van het bedrijf	10
2.3.	De winstbijdrage van de werknemer	11
2.4.	De demografische kenmerken van de werkgever	11
3.	Voordelen van bedrijfswagens	12
3.1.	Voordelen voor de werknemer	12
3.2.	Voordelen voor de werkgever	13
4.	Welvaartsverlies door bedrijfswagens	13
5.	Belasting op bedrijfswagens	14
6.	Belastingsubsidie	15
7.	Neutraal belastingstelsel.....	18
8.	Beleidsopties	19
9.	Case study Israël	20
10.	Belgische wetgeving rond bedrijfswagens.....	22
10.1.	Chronologisch overzicht van de regelgeving rond bedrijfswagens tot 1 januari 2012	22
10.1.1.	De personenbelasting	22
10.1.2.	De vennootschapsbelasting.....	23
10.1.3.	Conclusie.....	25
10.1.4.	Andere belastingen.....	25
10.1.4.1.	BTW	25
10.1.4.2.	Belasting op inverkeerstelling (BIV).....	27
10.1.4.3.	Verkeersbelasting.....	28
10.1.5.	Premies.....	29

10.1.5.1.	Premie voor dieselwagen met roetfilter	29
10.1.5.2.	Ecopremie.....	29
10.2.	De wijzigingen van 1 januari 2012	30
10.2.1.	De personenbelasting	30
10.2.2.	De vennootschapsbelasting.....	32
10.2.2.1.	De verworpen uitgaven	32
10.2.2.2.	Verzekeringstaksen	32
10.2.2.3.	Accijnzen	32
10.2.3.	Ecopremie	32
III.	WAT IS DE BUDGETTAIRE IMPACT VAN DE NIEUWE REGELGEVING	33
1.	Inleiding	33
2.	Indeling Belgisch bedrijfswagenpark.....	33
3.	Berekening voordeel van alle aard.....	34
4.	Vergelijking van het voordeel van alle aard.....	37
4.1.	Kleine wagens	37
4.2.	Compacte wagens	38
4.3.	Middenklasse.....	38
4.4.	Luxe wagens	39
4.5.	SUV/4X4.....	40
4.6.	Monovolumewagens (MPV)	41
4.7.	Elektrische wagens	41
4.8.	Hybride wagens	43
5.	Realisatie budgettair doel	45
5.1.	Extra inkomsten uit de personenbelasting.....	45
5.1.1.	Nieuwe vergelijken met oude: 5.000 kilometer.....	48
5.1.2.	Nieuwe vergelijken met oude: 7.500 kilometer.....	49
5.1.3.	Werkelijke verhouding tussen 5.000 en 7.500 kilometer	49
5.2.	Extra inkomsten vennootschapsbelasting.....	50
5.3.	Nuancering van de cijfers	50
IV.	DE ECONOMISCHE IMPACT VAN DE NIEUWE REGELGEVING	53
1.	Inleiding	53
2.	Inschatting economische impact op basis van vraagelasticiteit naar arbeid.....	54
3.	Inschatting van de economische impact op basis van de vraagelasticiteit naar bedrijfswagens.....	56
4.	Reactie van werkgevers en werknemers.....	56
V.	VERGELIJKING VAN DE REGELGEVING ROND BEDRIJFSWAGENS MET ANDERE LANDEN	59
1.	Inleiding	59
2.	Internationale vergelijking per land.....	60
2.1.	Duitsland	60
2.2.	Frankrijk	63
2.3.	Groothertogdom Luxemburg	66

2.4.	Nederland	68
2.5.	Verenigd Koninkrijk	73
2.6.	Denemarken	76
2.7.	België	79
2.8.	Vergelijking tussen de verschillende landen	81
2.8.1.	Volkswagen Golf	81
2.8.2.	Mitsubishi I-Miev	81
2.8.3.	Opel Ampera	82
VI.	CONCLUSIE.....	87
	LIJST VAN GERAADPLEEGDE WERKEN	93
	BIJLAGEN	99

LIJST VAN FIGUREN

Figuur 1: Aandeel bedrijfswagens per segment	8
Figuur 2: Het aandeel bedrijfswagens per land.....	9
Figuur 3: Subsidie van bedrijfswagens per segment.....	16
Figuur 4: Schatting van de subsidie voor veel en weinig privékilometers.....	17
Figuur 5: Directe gemiste fiscale inkomsten.....	18
Figuur 6: Personenwagens en bedrijfswagens in Israël	20
Figuur 7: De aftrekbeperkingen rond autokosten, geldende vanaf 1 januari 2010.....	24
Figuur 8: Tarieven (€) BIV 2012.....	27
Figuur 9: De luchtvervuilingsfactor op basis van de eurnorm	28
Figuur 10: De verkeersbelasting voor personenwagens van 1 juli 2011 tot 30 juni 2012.....	29
Figuur 11: Degressiviteit van de catalogusprijs naargelang de leeftijd van het voertuig.....	31
Figuur 12: Spreiding wagens case study	36
Figuur 13: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Kleine wagens.....	37
Figuur 14: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Compacte wagens	38
Figuur 15: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving - Middenklasse	39
Figuur 16: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Luxe wagens	40
Figuur 17: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – SUV/4X4.....	40
Figuur 18: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Monovolumewagens.....	41
Figuur 19: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Elektrische wagens	42
Figuur 20: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Hybride wagens	43
Figuur 21: Overzichtstabel.....	44
Figuur 22: Top 10 Belgische bedrijfswagenpark.....	46
Figuur 23: Gemiddelde verschil in VAA tussen oude en nieuwe regelgeving.....	46
Figuur 24: Berekening gemiddelde belastingpercentage.....	48
Figuur 25: Technische gegevens van de wagens.....	60
Figuur 26: Berekeningen Duitsland	62
Figuur 27: Tax sur les véhicules de sociétés	64
Figuur 28: Berekeningen Frankrijk	65
Figuur 29: Berekeningen Groothertogdom Luxemburg.....	67
Figuur 30: Belasting op personenwagens en motorrijtuigen met een dieselmotor	68
Figuur 31: Motorrijtuigenbelasting Nederland.....	69
Figuur 32: Brandstofbelasting	69
Figuur 33: Te gebruiken % ter waardering voordeel.....	71
Figuur 34: Berekeningen Nederland	72
Figuur 35: Vehicle Excise Duty 2012-2013	73
Figuur 36: Berekeningen Verenigd Koninkrijk.....	75
Figuur 37: Berekeningen Denemarken.....	78
Figuur 38: Berekeningen België.....	80

Figuur 39: Overzichtstabel internationale vergelijking Volkswagen Golf	83
Figuur 40: Overzichtstabel internationale vergelijking Mitsubishi I-Miev	84
Figuur 41: Overzichtstabel internationale vergelijking Opel Ampera	85
Bijlage 1: Indelen bedrijfswagenmarkt per segment.....	99
Bijlage 2: Top 10 bedrijfswagens in België.....	100

I. ONDERZOEKSPPLAN

1. Probleemstelling

De studie "Company Vehicles" van KPMG brengt het feit dat Belgische bedrijven geconfronteerd worden met torenhoge loonkosten opnieuw onder de aandacht. Om deze enigszins binnen de perken te houden zijn bedrijven gebruik beginnen maken van bedrijfswagens.¹ De werkgever stelt dan een voertuig kosteloos ter beschikking aan de werknemer. De werknemer mag deze gebruiken tijdens zijn werk, om van en naar het werk te rijden en ook voor persoonlijk gebruik. In deze masterproef worden onder bedrijfsvoertuigen enkel personenwagens verstaan en geen trekkers, lichte vrachtwagens, tractoren, Een werknemer die van dit voordeel geniet zal dit moeten compenseren door een lager nettoloon. Door dit lager loon zal de werkgever minder sociale bijdragen moeten betalen. Maar dit is niet de enige reden waarom bedrijfswagens interessant zijn voor bedrijven. Het is ook een tool binnen het Human Resource management van een bedrijf, waarmee je het imago van de werkgever kan verbeteren. De bedrijfswagen wordt gezien als een middel dat werknemers kan lokken en motiveren, waardoor ze beter zullen presteren.²

Volgens de Corporate vehicle observatory 2012 (CVO), een internationaal informatieplatform omtrent bedrijfswagens, bestaat het voertuigenpark in België uit 6.853.527 eenheden. Daarvan zijn er 5.359.014, of 78,2% personenwagens. Van het totaal aantal personenwagens zijn er 777.788 wagens ingeschreven op naam van een bedrijf. Dit komt overeen met 14,5% van alle personenwagens. Deze worden in deze masterproef beschouwd als bedrijfswagens.³

De bovenstaande cijfers van het CVO bewijzen dat werknemers en werkgevers elkaar wel degelijk vinden in het gebruik van deze alternatieve manier van verloning. Maar het is niet zo dat er geen belastingen op het aanbieden of verkrijgen van bedrijfswagens zijn. Voor de werknemer zal de bedrijfswagen beschouwd worden als een voordeel van alle aard. Hierop zal hij belast worden in zijn personenbelasting. Nadien zijn er ook belastingen voor de werkgevers gekomen, waardoor ze belastingen moeten betalen op het ter beschikking stellen van de bedrijfswagen. Bedrijfswagens hebben dus rechtstreekse gevolgen voor drie partijen:

- De werknemer: de vrijheid van het gebruik van de wagen en minder sociale lasten tegenover de belasting op het ter beschikking hebben van een bedrijfswagen;
- De werkgever: minder sociale lasten maar wel een belasting op het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen;
- De overheid: belastingsinkomsten in personen- en vennootschapsbelasting ten opzichte van het verlies aan inkomsten van sociale bijdragen.

Eind 2011 boog de regering Di Rupo zich over de begroting voor 2012. Door de financiële crisis van de afgelopen jaren moest de overheid een gat in de begroting dichten. Dit deden ze enerzijds door te besparen en anderzijds door belastingen te verhogen. Zo werd er bijvoorbeeld gesleuteld aan de

¹KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 73.

²Corporate Vehicle Observatory, 2012. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.cvo.belgium.be/dut/vehicule-societe/navigation-haute/a-propos-de-l-ove/wie-zijn-we.html>.

³Corporate Vehicle Observatory, 2012. *CVO barometer 2012*, p 5.

notionele intrestaftrek en de roerende voorheffing. Ook het fiscale regime rond bedrijfswagens, zowel in de personen- als de vennootschapsbelasting werd aangepast. Met de nieuwe regelgeving wilde de regering Di Rupo 200 miljoen euro extra ophalen.

Concreet omvat de maatregel een nieuwe berekeningswijze van het voordeel van alle aard in de personenbelasting. De nieuwe berekeningswijze introduceert de CO₂-uistoot van het voertuig als parameter voor de berekening van de waarde van het voordeel. De bedoeling van deze aanpassing was om wagens met een hoge CO₂-uitstoot zwaarder te belasten. Dit past in de trend om het wagenpark in België groener te maken, die begonnen is in 2005 met de solidariteitsbijdrage die de werkgever moest betalen voor bedrijfswagens. Deze werd sindsdien al berekend in functie van de CO₂-uitstoot van de bedrijfswagen. Voor de werkgevers verandert er ook wat. Ze moeten namelijk 17% van de waarde van het voordeel, zoals berekend volgens de nieuwe regels, toevoegen aan de verworpen uitgaven. Dit wil zeggen dat ze deze kosten niet meer fiscaal kunnen aftrekken.⁴

Door deze nieuwe regelgeving lijkt het erop dat bedrijfswagens minder interessant zullen worden voor zowel de werknemers als de werkgevers. Hierdoor zouden bedrijfswagens minder interessant kunnen worden in het totale verloningspakket. Omdat de alternatieve manier van verloning verdwijnt, zal het nettoloon van de werkgever stijgen, waardoor de werkgever meer sociale bijdragen zal moeten betalen. Op zijn beurt zou dit invloed kunnen hebben op de concurrentiepositie van Belgisch ondernemingen. Of dit ook werkelijk het geval is en uiteindelijk invloed zal hebben op de concurrentiepositie zal binnen deze masterproef onderzocht worden.

2. Centrale onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag van deze masterproef is:

Wat is de economische en budgettaire impact van de nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens van 1 januari 2012 en hoe verhoudt deze zich ten opzichte van de ons omringende landen?

2.1. Deelvragen

2.1.1. Wat veranderde in de regelgeving rond bedrijfswagens op 1 januari 2012?

Als begrotingsmaatregel voor 2012 hervormde de regering Di Rupo het fiscale regime rond bedrijfswagens. Met deze maatregel hoopte men 200 miljoen euro extra inkomsten op te halen. Ten eerste verandert er heel wat in de personenbelasting. In de berekening van het voordeel werd voorheen gebruik gemaakt van een vast kilometeraantal en de CO₂-uitstoot van de wagen. In de nieuwe regelgeving valt het aantal kilometers volledig weg. De berekening van het voordeel zal nu gebeuren door gebruik te maken van de cataloguswaarde en de CO₂-uitstoot van de wagen. Men gebruikt een standaard CO₂-uitstoot-percentages, dat verhoogd of verlaagd wordt, afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de wagen. De hoge uitstoot van een wagen zal een verhogend effect hebben op de waarde van het voordeel van alle aard. Door de hogere waarde van het voordeel zal de

⁴ Federale Overheidsdienst Financiën, 2012. *Nieuwe berekeningsregels en faq omtrent voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het persoonlijk gebruik van een door de werkgever/onderneming kosteloos ter beschikking gesteld voertuig, aangepaste versie van 1/10/2012.*

belastbare aanslag in de personenbelasting ook stijgen, waardoor de werknemer meer personenbelasting zal moeten betalen. Hieruit kan op het eerste zicht worden afgeleid dat dure luxewagens, die vaak een hoge CO₂-uitstoot hebben, duurder zullen worden in de nieuwe regelgeving.⁵

Vervolgens bracht deze begrotingsmaatregel ook de nodige veranderingen met zich mee in de vennootschapsbelasting. Allereerst moet 17% van de waarde van het voordeel, berekend zoals in de nieuwe regelgeving, worden opgenomen in de verworpen uitgaven van de vennootschap. Dit komt bovenop de reeds bestaande aftrekbeperkingen rond brandstofkosten (75%) en andere autokosten (tussen 50% en 120%, afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de bedrijfswagen).⁶ Verworpen uitgaven zijn kosten en uitgaven die niet fiscaal aftrekbaar zijn. Normaal zijn alle kosten fiscaal aftrekbaar, maar verworpen uitgaven vormen hier dus een uitzondering op. Door het gebruik van verworpen uitgaven zal het boekhoudkundig resultaat aangepast (verhoogd) worden om zo tot het fiscaal resultaat te komen.⁷

Verder zijn er nog twee kleinere veranderingen. Zo komen er extra taksen op de verzekeringspremie voor de burgerlijke aansprakelijkheid van bestuurders. Ten slotte is vanaf 1 januari 2012 het cliquetsysteem afgeschaft.⁸ Het cliquetsysteem zorgde ervoor dat bij hoge brandstofprijzen (benzine, diesel, mazout) de accijnzen op deze producten verlaagden. Deze afschaffing zal tot gevolg hebben dat de consument bij hoge brandstofprijzen de dure prijzen zal moeten blijven betalen en de staat dus extra inkomsten zal ontvangen door accijnzen. De huidige hoge brandstofprijzen komen de staatskas dus zeer ten goede.⁹

Zoals reeds hoger vermeld is deze maatregel genomen met als doel 200 miljoen euro extra opbrengsten te genereren. Het ontwikkelen van de maatregel is vrij snel moeten gebeuren en trad vrijwel onmiddellijk in werking. Werkgeversorganisatie Unizo kreeg hierover al verschillende meldingen. Zowel werknemers als werkgevers werden geconfronteerd met plots hogere belastingen, die volgens Unizo de rechtszekerheid van de belastingplichtigen oneer aandeed.¹⁰ Bovendien was de snelle invoering van de nieuwe wetgeving de oorzaak voor de gebrekkige kwaliteit van deze regelgeving. De Federale Overheidsdienst Financiën (FOD Financiën) heeft al verschillende keren verduidelijkingen moeten publiceren op haar website.¹¹

⁵ Federale Overheidsdienst Financiën, 2012. *Nieuwe berekeningsregels en faq omtrent voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het persoonlijk gebruik van een door de werkgever/onderneming kosteloos ter beschikking gesteld voertuig, aangepaste versie van 1/10/2012.*

⁶ ALD Automotive, 2012. *Autofiscaliteit*, p 5.

⁷ Ernst & Young, 1998. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.lettrepme.be/pmekmo/site2.nsf/0/4643E478150587CEC1257427004F9005?Open>.

⁸ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 60 – 61.

⁹ Groenlicht, 2012. *Touring pleit voor omgekeerd cliquet-systeem*. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.groenlicht.be/2012/02/21/touring-pleit-voor-omgekeerd-cliquet-systeem-record-benzineprijs-2012/>.

¹⁰ Unizo, 2012. *Unizo bepleit gefaseerde invoering nieuwe fiscale regeling bedrijfswagens*. Opgevraagd op 17 oktober, 2012, via <http://www.unizo.be/gebouwenenvervoer/viewobj.jsp?id=4809266>.

¹¹ SD Worx, 2012. *Nieuwe reglementering bedrijfswagens: fiscus geeft nog extra duiding*. Opgevraagd op 17 oktober, 2012, via <http://www.dirupo1.be/announcements/nieuwe-reglementering-bedrijfswagens-fiscus-geeft-nog-extra-duiding>.

Om op deze vraag een antwoord te geven wordt de nieuwe wetgeving in eerste instantie grondig bestudeerd. Teneinde gestructureerd te werk te gaan, wordt een chronologisch overzicht gegeven van het fiscale regime rond bedrijfswagens, met speciale aandacht voor aanpassingen, toevoegingen en wijzigingen van de regelgeving. Belangrijk is om hierin het onderscheid te maken tussen maatregelen die betrekking hebben op de werknemer (via de personenbelasting) en op de werkgever (via de vennootschapsbelasting).

2.1.2. Wat is de budgettaire impact van de nieuwe regelgeving?

Zoals in deelvraag één besproken wordt, is de bedrijfswagen in zowel de personen- als de vennootschapsbelasting belastbaar. Vragen die hierbij gesteld kunnen worden zijn: Voor wie is de verandering het grootst? Wie zal meer moeten betalen dan voordien? En hoeveel zal men meer moeten betalen? Verder wordt ook de vraag gesteld of deze nieuwe regelgeving zijn doel (€ 200 miljoen extra inkomsten) zal behalen. Het zou namelijk kunnen dat er een gedragswijziging binnen de markt zal komen om de extra belastingen te vermijden. Zo zou het kunnen dat bedrijven minder bedrijfswagens zullen gaan gebruiken, omdat ze fiscaal minder interessant worden. Hierdoor zal men deze wagens niet meer kopen, waardoor BTW inkomsten voor de overheid zullen wegvallen.¹² Voorts zullen er extra kosten komen om de wetgeving te handhaven. Zo zal de administratie van de FOD Financiën een databank moeten aankopen om een overzicht te krijgen van alle catalogusprijzen.¹³ Uit deze masterproef zal blijken of de werkgever deze factoren heeft meegenomen in zijn berekening.

Deze vraag zou ik willen beantwoorden door concreet te becijferen wat het kost om een bedrijfswagen te gebruiken als alternatieve verloning. Dit wordt eerst berekend door gebruik te maken van de oude regelgeving en nadien aan de hand van de nieuwe regels. De berekeningen worden zowel vanuit het standpunt van de werknemer, voor zijn personenbelasting, als dat van de werkgever, voor zijn vennootschapsbelasting, gemaakt. Ik zou de veranderingen willen berekenen voor verschillende types bedrijfsvoertuigen: kleine wagens, compacte wagens, middenklasse wagens, luxewagens, SUV/4X4, monovolume wagens, elektrische wagens (CO₂-uitstoot 0 g/km) en hybride wagens. Aan de hand van het resultaat van de berekeningen zal een schatting gemaakt kunnen worden of de regelgeving zijn doel zal halen. De mogelijke gedragswijziging van zowel werknemer als werkgever en de extra kosten die de nieuwe wet met zich meebrengt, moeten in de schatting meegenomen worden.

2.1.3. Wat is de economische impact van de nieuwe regelgeving?

Uit deelvraag twee zullen resultaten komen die een indicatie geven over het feit of bedrijfswagen interessant blijven voor werkgevers en werknemers of niet. Hieruit kan dan afgeleid worden of bedrijfswagens meer of minder deel zullen uitmaken van het totale loonpakket. Dit zal op haar

¹² Trends, 2012. *Luxewagens in de uitverkoop door belasting op bedrijfswagens*. Opgevraagd op 18 oktober, 2012, via <http://trends.knack.be/economie/nieuws/finance/luxewagens-in-de-uitverkoop-door-belasting-op-bedrijfswagens/article-4000119081891.htm>.

¹³ Trends, 2012. *Financiën gaat databank bedrijfswagens aankopen*. Opgevraagd op 18 oktober, 2012 via <http://trends.knack.be/economie/belga-economie/financien-gaat-databank-bedrijfswagens-aankopen/article-4000101154464.htm#>.

beurt gevolgen met zich meebrengen voor de loonlasten van de werkgever. Als bedrijfswagens duurder worden zullen werkgevers deze namelijk minder gebruiken, waardoor ze op zoek moeten naar alternatieven. Een mogelijk alternatief is het verhogen van het nettoloon, wat als grootste negatief punt zorgt voor een verhoging van de loonkost voor de werkgever. Deze loonkosten zijn in België nu al 15% hoger dan in onze buurlanden.¹⁴ Als deze verder stijgen, kan dit een prikkel voor bedrijven worden om ons land te verlaten. Verder zou de nieuwe regelgeving ook gevolgen kunnen hebben voor de autohandel in ons land. Bedrijven zullen minder vragen naar wagens die minder interessant worden, maar gaan daarnaast wel zoeken naar wagens die fiscaal gunstiger worden door de nieuwe regelgeving.

Om een antwoord te geven op deze deelvraag ga ik een inschatting proberen te maken van de daling in het aantal bedrijfswagens door de extra kosten door de nieuwe regelgeving. Door de vraagelasticiteit voor bedrijfswagens te gebruiken kan geschat worden hoeveel bedrijfswagens minder gebruikt zullen worden. Voorts ga ik een schets proberen te maken van de auto industrie voor het jaar 2012 waarin de nadruk wordt gelegd op de aanpassingen die ze hebben (moeten) ondergaan naar aanleiding van de nieuwe regelgeving en de eventuele daarbij horende gedragswijziging bij hun klanten (vennootschappen).

2.1.4. Hoe worden bedrijfswagens in de ons omringende landen belast?

In deelvraag twee wordt onderzocht wat de kosten voor werknemer en werkgever zijn bij het gebruik van een bedrijfswagen, zowel bij de vorige als de huidige regelgeving. Er zal gekeken worden hoe een bedrijfswagen voor de werkgever en voor de werknemer wordt belast in andere landen. Meer specifiek zal dit berekend worden voor Nederland, Duitsland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk, Groot-Brittannië en Denemarken. Voor ieder land wordt becijferd wat de belastingkosten gaan zijn. Dit wordt gedaan voor de populairste bedrijfswagen in België, een elektrische wagen en een hybride wagen. Hierdoor kan het fiscale regime van ons land vergeleken worden met de behandelingen in de ons omringende landen. Hieruit zullen conclusies volgen over de concurrentiepositie van Belgische ondernemingen en hoe deze is veranderd door de nieuwe regelgeving van 1/1/2012.

¹⁴ Verbond van Belgische ondernemingen, 2011. *Zakboekje concurrentiekracht 2011*, p 9.

II. LITERATUURSTUDIE

1. Inleiding

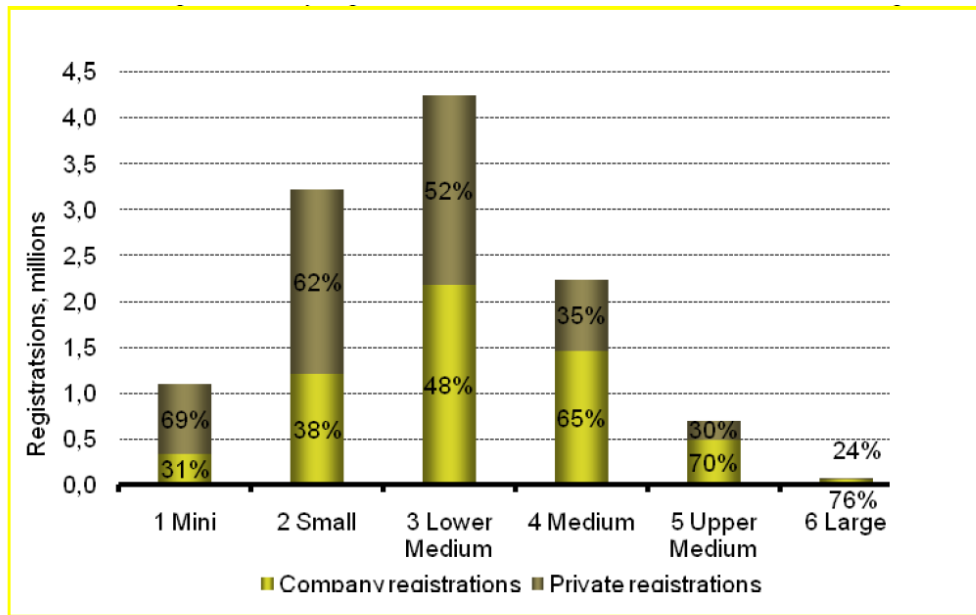
De afspraken tussen een werkgever en werknemer staan in een arbeidscontract. Hierin staat alles wat belangrijk is in de onderlinge relatie werkgever-werknemer: loon, opdracht, functie, werkuren, vakantie, Het loon dat de werknemer ontvangt kan uit verschillende onderdelen bestaan. Allereerst zijn er de primaire arbeidsvoorwaarden. Hiermee wordt de financiële beloning bedoeld, meerbepaald het salaris, wedde of loon. In sommige gevallen kan een werknemer ook secundaire arbeidsvoorwaarden afdwingen. Deze voorwaarden komen bovenop het looninkomen. Voorbeelden hiervan zijn werktijden, medezeggenschap, pensioenregeling, scholing, hospitalisatieverzekering, ...¹⁵ In deze masterproef wordt aandacht besteed aan een andere secundaire arbeidsvoorwaarde, de bedrijfswagen.

Bedrijfswagens komen veel voor binnen de EU. 49,5% van de 11,6 miljoen geregistreerde personenwagens in 2008 binnen de EU stonden op naam van een vennootschap. Als de wagens in 6 segmenten onderverdeeld kunnen worden, zoals in onderstaande figuur 1, bevinden de bedrijfswagens zich vooral in de small, lower medium en medium segmenten. 85% van de wagens ingeschreven op naam van de werkgever kunnen ondergebracht worden in één van deze drie segmenten. Als naar de inschrijvingen van nieuwe bedrijfswagens wordt gekeken is te zien dat een luxueuzer type wagen een hoger aandeel van bedrijfswagens heeft: 38%, 48%, 65% en 70% van de wagens op naam van de werkgever zijn ingeschreven voor respectievelijk wagens uit het segment small, lower medium, medium en upper medium. Dit zou zijn oorzaak kunnen vinden in het feit dat bedrijfswagens vaak worden aangeboden aan werknemers die ook al een hoog loon hebben. Als deze werknemers nog meer loon zouden krijgen, moeten ze nog meer belastingen betalen omdat de personenbelasting progressief is. Omdat het loon progressief belast wordt zullen werknemers met een hoog loon eerder een bedrijfswagen vragen dan extra loon. Verder gaan deze werknemers dan sneller een duurdere bedrijfswagen vragen, omdat ze al veel verdienen en dit beter bij hun status past.¹⁶

¹⁵ Kalk, M. (z.d.). *Arbeidsmarkt, productie en inkomensverdeling*. Opgevraagd op 15 november, 2012, via <http://mkalk.home.xs4all.nl/begrip06.htm>.

¹⁶ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 22.

Figuur 1: Aandeel bedrijfswagens per segment



Note: The 18 EU Member States include Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Finland, Germany, Greece, Hungary, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, and United Kingdom.

Source: Polk (2009) and Copenhagen Economics

Bron: Copenhagen Economics, 2010. Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 23.

Het aantal inschrijvingen op naam van een vennootschap in een land varieert erg tussen de verschillende Europese landen, zoals blijkt uit figuur 2. Het aandeel bedrijfswagens is afhankelijk van de totale grootte van de wagenmarkt in een land. In Duitsland rijden bijvoorbeeld de meeste wagens, dus zijn hier ook de meeste wagens ingeschreven op naam van een vennootschap. In Griekenland daarentegen is het aandeel bedrijfswagens het laagst. België kent een aandeel van 48%, wat onder het gemiddelde (49,5%) ligt.¹⁷

¹⁷ Copenhagen Economics, 2010. Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 24.

Figuur 2: Het aandeel bedrijfswagens per land

Table 3.4: Structure of registrations by country, 19 EU member states, 2008

Country	Private registrations, millions	Company registrations, millions	Total registrations, millions	Share of company registrations
Austria	0.14	0.15	0.29	52%
Belgium	0.28	0.26	0.54	48%
Czech Republic	0.08	0.05	0.14	40%
Denmark	0.09	0.06	0.15	38%
Finland	0.08	0.06	0.14	44%
France	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Germany	1.23	1.83	3.06	60%
Greece	0.20	0.06	0.27	24%
Hungary	0.09	0.06	0.15	39%
Italy	1.47	0.70	2.17	32%
Luxembourg	0.03	0.02	0.05	45%
Netherlands	0.23	0.27	0.50	54%
Poland	0.15	0.13	0.29	47%
Portugal	0.07	0.09	0.16	55%
Slovakia	0.05	0.02	0.07	34%
Slovenia	0.03	0.04	0.07	54%
Spain	0.63	0.53	1.16	46%
Sweden	0.10	0.15	0.25	60%
United Kingdom	0.89	1.24	2.13	58%
Total, 19 EU countries	5.85	5.74	11.59	49.5%

Note: The 19 EU Member States include Austria, Belgium, Czech Republic, Denmark, Finland, Germany, Greece, Hungary, Italy, Luxembourg, the Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, and United Kingdom. No information on company and private registrations is available for France.

Source: Polk (2009) and Copenhagen Economics

Bron: Copenhagen Economics, 2010. Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 24.

De populariteit van bedrijfswagens valt te verklaren door het feit dat in veel Europese landen de bedrijfswagens fiscaal voordeliger zijn dan het gewone loon. Door deze hogere belasting op loon, zal de bedrijfswagen interessanter worden, waardoor dit een vaak voorkomend onderdeel van het loon is in Europa.¹⁸

2. Factoren die spelen bij het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen

Uit het voorgaande kan afgeleid worden dat bedrijfswagens vaak een onderdeel van het loon uitmaken. Ondernemingen en organisaties die bedrijfswagens aanbieden moeten hierover een duidelijk beleid voeren. Dit moet voor duidelijkheid zorgen over wie wel of niet in aanmerking komt voor een bedrijfswagen. Een onderneming is niet in staat om iedere werknemer een bedrijfswagen aan te bieden. Er moeten criteria opgesteld worden waaraan voldaan moet zijn alvorens een bedrijfswagen toegekend zal kunnen worden. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de factoren die een invloed hebben op het beleid rond bedrijfswagens dat binnen een onderneming gevoerd wordt.

2.1. Afstand tussen woon- en werkplaats

Zoals hierboven aangetoond, komen bedrijfswagens veel voor binnen de EU. Het gebruik van bedrijfswagens komt oorspronkelijk uit het Verenigd Koninkrijk. Bedrijven die hier gevestigd waren

¹⁸ Wuyts, B., 2009. *Essays on Congestion, Transport Taxes, and the Labour Market*. Ph.D. dissertation, Universiteit Antwerpen.

konden financiële transport- en/of verhuisvoordelen aan hun werknemers geven. Het aanbieden van een bedrijfswagen is een vorm van een financieel transportvoordeel. Uit een onderzoek van van Ommeren, van der Vlist en Nijkamp blijkt dat het aandeel bedrijfswagens op de totale wagenmarkt in 2001 in het Verenigd Koninkrijk maar liefst 52% bedroeg. Voorts kreeg 25% van de nieuwe managers er een financieel verhuisvoordeel, zoals een premie indien de werknemer korter bij zijn werkplaats komt wonen. Deze transportvoordelen werden echter niet willekeurig aan werknemers aangeboden. De tijd die een werknemer onderweg is naar zijn werk is van doorslaggevend belang om één van deze voordelen aan te bieden. Er is een positieve relatie tussen de lengte van het woon-werkverkeer en de beslissing van de werkgever om transportvoordelen, verhuisvoordelen of een combinatie van beide aan te bieden. Hoe verder de werknemer van zijn werkplaats woont, hoe groter de kans dat de werkgever deze voordelen gaat aanbieden om dit ongemak te verhelpen.¹⁹

Als een werknemer al kort bij zijn werkplaats woont, zal de werkgever niet snel een verhuisvoordeel aanbieden. De reden hiervoor is dat de kosten van het verhuisvoordeel veel hoger zullen zijn dan de relatief lage kosten voor het aanbieden van een transportvoordeel. Het transportvoordeel brengt minder kosten met zich mee omdat de werknemer minder lang onderweg is en hij hiervoor minder voor vergoed zal willen worden dan wanneer hij verder zou wonen. Als de werkgever denkt dat de kosten bij het aanbieden van een verhuisvoordeel lager zijn dan de kosten die hij zal moeten betalen voor woon-werkverkeer, zal hij wel de intentie hebben om een verhuisvoordeel aan te bieden.²⁰

De keuze die de werkgever maakt tussen transport- en verhuisvoordelen heeft invloed op de beslissing van de werknemer om zijn afstand tussen woon- en werkplaats te verkorten of verhogen. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat het verhuisvoordeel exogeen moet zijn ten opzichte van de verhuisbeslissing. Hiermee wordt bedoeld dat de werkgever de beslissing tot verhuizen heeft genomen, zonder het verhuisvoordeel in beschouwing te nemen. De werknemer heeft beslist te verhuizen en het al dan niet toekennen van een verhuisvoordeel door de werkgever heeft enkel invloed op de plaats waar de werknemer naartoe zal verhuizen. Het verhuisvoordeel kan ervoor zorgen dat de werknemer korter bij zijn werkplaats zal komen wonen. Een transportvoordeel zal werknemers niet aanmoedigen om dichterbij het werk te komen wonen, daar waar een verhuisvoordeel hiertoe wel een aanzet kan zijn.²¹

2.2. Grootte en sector van het bedrijf

Over het effect van de grootte van het bedrijf op de kans om een bedrijfswagen te krijgen is geen eenduidigheid onder academici. Volgens onderzoek van van Ommeren, van der Vlist en Nijkamp heeft de grootte van het bedrijf een positieve invloed op de kans om financiële transport- en/of verhuisvoordelen te krijgen. Grote bedrijven bieden sneller bedrijfswagens en verhuisvoordelen aan. Een doctoraatstudie van Wuyts uit 2009 toont echter aan dat de grootte van het bedrijf een

¹⁹ Van Ommeren, J., van der Vlist, A. & Nijkamp, P., 2006. *Transport-related fringe benefits: implications for moving and the journey to work*. Journal of Regional Science 46 (3), 493–506.

²⁰ Ibidem

²¹ Ibidem

negatieve invloed heeft op de kans om een bedrijfswagen te krijgen. Dit zou verklaard kunnen worden doordat de productiviteit in een groot bedrijf lager is dan in een klein bedrijf. Veel functies in een groot bedrijf zijn niet productief genoeg om een bedrijfswagen te kunnen vragen. Ook kan een deel van de verklaring liggen in het feit dat grote bedrijven beter bereikbaar zijn met het openbaar vervoer dan kleine bedrijven. Over het feit dat bedrijven uit de publieke sector deze voordelen minder aanbieden, bestaat weinig twijfel.^{22 23}

2.3. De winstbijdrage van de werknemer

De beslissing om al dan niet een bedrijfswagen ter beschikking te stellen hangt verder ook af van de winstbijdrage die de werknemer genereert. Als de werknemer een hogere winstbijdrage heeft als hij een bedrijfswagen krijgt, is het voor de werkgever interessant om de werknemer een bedrijfswagen ter beschikking te stellen. De winstbijdrage is afhankelijk van de vaardigheden van de werknemer. Als hij door het verkrijgen van een bedrijfswagen efficiënter kan werken, zal zijn winstbijdrage stijgen, waardoor de kans op een bedrijfswagen toeneemt. Een essentiële voorwaarde is wel dat de inkomensbelasting progressief is en de bedrijfswagens een fiscaal gunstig tarief kennen. Als deze voorwaarde ontbreekt, kan de werkgever ook extra loon geven aan de werknemer.²⁴ Deze voorwaarden worden verder toegelicht.

2.4. De demografische kenmerken van de werkgever

Een laatste factor die invloed heeft op de kans op het ter beschikking hebben van een bedrijfswagen zijn de demografische kenmerken van de werknemer. Allereerst is er een onderscheid tussen de geslachten. Mannen verdienen nog steeds meer dan vrouwen. Gezien de progressiviteit van inkomensbelastingen en het fiscaal gunstigere regime voor bedrijfswagens is het een logisch gevolg dat mannen ook meer kans maken om een bedrijfswagen te krijgen. Omdat mannen meer verdienen dan vrouwen kunnen ze in een hogere belastingschaal terecht komen. Omdat bedrijfswagens voordeliger belast worden dan loon, zullen werknemers die veel verdienen vanaf een bepaald niveau een bedrijfswagen verkiezen boven een loonsverhoging. De loonsverhoging zou hen namelijk in een hogere belastingschaal kunnen brengen. Er van uitgaande dat een bedrijfswagen hetzelfde nut voor de werknemer heeft als een loonsverhoging, maar voordeliger belast wordt, is de kans dat een man een bedrijfswagen krijgt groter dan bij een vrouw. Als enkel gekeken wordt naar de bedrijfswagen als secundaire arbeidsvoorwaarde kan gesteld worden dat het percentage secundaire arbeidsvoorwaarden in het totale loonpakket groter is bij mannen dan bij vrouwen.²⁵

Deze conclusie uit de studie van Wuyts is in tegenspraak met de conclusies uit de studie van Long en Scott uit 1982. Hun studie toonde aan dat het loonpakket van vrouwen voor een groter deel bestond uit secundaire arbeidsvoorwaarden dan dat van mannen. De tegenspraak in de resultaten

²² Van Ommeren, J., van der Vlist, A. & Nijkamp, P., 2006. *Transport-related fringe benefits: implications for moving and the journey to work*. Journal of Regional Science 46 (3), 493–506.

²³ Wuyts, B., 2009. *Essays on Congestion, Transport Taxes, and the Labour Market*. Ph.D. dissertation, Universiteit Antwerpen.

²⁴ Ibidem

²⁵ Ibidem

is allicht te wijten aan het feit dat de studie van Long en Scott focuste op gezondheidsverzekering en de studie van Wuyts het effect van bedrijfswagens onderzocht.²⁶

Een tweede demografisch kenmerk dat speelt bij de toewijzing van een bedrijfswagen is de leeftijd van de werknemer. De studie van Wuyts toont aan dat oudere werknemers minder vaak een bedrijfswagen ter beschikking hebben. Oudere werknemers hechten minder belang aan een bedrijfswagen, waardoor ze minder vaak een bedrijfswagen ter beschikking hebben dan jongere werknemers. Deze conclusie is enigszins opmerkelijk ten opzichte van een logische redenering rond de invloed van leeftijd op het loon. De leeftijd van een werknemer heeft een positieve invloed op het loon omdat het loon stijgt naarmate de anciënniteit toeneemt. In een stelsel met progressieve personenbelasting zouden oudere werknemers dus meer interesse hebben in een bedrijfswagen, omdat deze fiscaal voordeliger is dan extra loon. Deze logische gedachtegang wordt wetenschappelijk dus niet onderbouwd aangezien de studie van Wuyts namelijk een omgekeerde relatie bevestigt waarbij oudere werknemers minder vaak een bedrijfswagen ter beschikking krijgen.²⁷

3. Voordelen van bedrijfswagens

Het loonpakket van veel werknemers bestaat deels uit een bedrijfswagen en wordt aangevuld met andere primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden. De populariteit van deze vorm van beloning ligt in het feit dat er een aantal voordelen bestaan bij het aanbieden en krijgen van een bedrijfswagen. Dit zijn zowel voordelen voor de werknemer, die de bedrijfswagen ter beschikking krijgt, als voor de werkgever, die de bedrijfswagen aanbiedt aan de werknemer. In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de concrete voordelen voor de werknemer en werkgever.

3.1. Voordelen voor de werknemer

Een eerste voordeel is dat bedrijven een bedrijfswagen kunnen bieden aan een lagere kost dan wanneer de werknemer dit privé zou moeten bekostigen. De werkgever heeft een schaalvoordeel bij de aankoop, verzekering en onderhoud van de bedrijfswagens. Hij heeft dit schaalvoordeel omdat hij vaak meerdere bedrijfswagens aanbiedt, waardoor hij een grotere klant is bij autohandelaars en leasingbedrijven en zo een sterkere onderhandelingspositie heeft en kortingen kan bedingen. Een werknemer die privé een wagen wil kopen is maar een gewone klant en zal minder onderhandelingsmacht hebben.²⁸

Vervolgens kan het belastingsysteem een reden zijn om secundaire voordelen interessanter te vinden dan gewoon loon. Als de werknemer wordt geconfronteerd met een progressieve personenbelasting, zal extra loon ervoor zorgen dat hij in een hogere schaal valt, waardoor hij meer belastingen zal moeten betalen. Als substituut voor het extra loon kan de werknemer ook een bedrijfswagen vragen. Als ervan uitgegaan wordt dat de bedrijfswagen hetzelfde nut heeft voor de

²⁶ Long, J. E., Scott, F. A., 1982. *The income tax and nonwage compensation*. The Review of Economics and Statistics, 64(2).

²⁷ Wuyts, B., 2009. *Essays on Congestion, Transport Taxes, and the Labour Market*. Ph.D. dissertation, Universiteit Antwerpen.

²⁸ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation*. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 11.

werknemer heeft als extra loon, zal de bedrijfswagen fiscaal interessanter zijn als de bedrijfswagen minder belast wordt dan het extra loon. Deze lagere belasting geldt zowel voor de werknemer als de werkgever. Er is dus een voordeel voor beide partijen.²⁹

Een derde reden voor het aanbieden van een bedrijfswagen kan zijn dat de werkgever de werknemer tegemoet wil komen voor zijn verplaatsingsproblemen tussen woon- en werkplaats. Het ter beschikking hebben van een bedrijfswagen zal de tevredenheid van de werkgever verhogen waardoor hij mogelijk productiever zal zijn.³⁰

3.2. Voordelen voor de werkgever

Het aanbieden van de bedrijfswagen heeft ook voor de werkgever voordelen, want hij moet geen extra sociale lasten betalen, die hij wel zou moeten betalen als hij de werknemer extra loon zou geven. Wel moet opgemerkt worden dat de werkgever sinds 2005 een sociale bijdrage moet betalen op het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen (zie verder).³¹ Voorts heeft de werkgever een boekhoudkundig voordeel doordat hij bepaalde kosten kan afschrijven waardoor zijn belastbare basis in de vennootschapsbelasting daalt. Ten slotte kan de werkgever ook de betaalde BTW op kosten in verband met bedrijfswagens terugvorderen van de overheid waardoor het voor de werkgever verder goedkoper wordt om een bedrijfswagen ter beschikking te stellen aan zijn werknemer.³²

4. Welvaartsverlies door bedrijfswagens

Een Nederlandse studie becijferde het welvaartsverlies voor Nederland doordat mensen over bedrijfswagens beschikken. Ten eerste zullen gezinnen een duurdere auto aan de werkgever vragen dan dat ze zich eigenlijk zouden kunnen veroorloven indien ze de wagen privé zouden moeten financieren. De gemiddelde waarde van een wagen in een gezin zonder bedrijfswagen bedraagt € 8.964 terwijl dit in een gezin met bedrijfswagen €19.195 is. De werkgevers geven dus te veel uit aan wagens, waardoor ze welvaart zullen verliezen. Dit zou een welvaartsverlies tussen € 600 en € 800 per wagen met zich meebrengen. Vervolgens zullen werknemers die een bedrijfswagen ter beschikking hebben meer kilometers rijden. Dit komt omdat bedrijven in 93% van de gevallen naast de bedrijfswagen ook gratis brandstof (via een tankkaart) aanbieden.³³ Hierdoor is de marginale kost om een extra kilometer te rijden quasi nul, met als gevolg dat de bedrijfswagens overmatig gebruikt zullen worden. Het welvaartsverlies laat zich bovendien kenmerken door de extra milieuschade die hierdoor veroorzaakt wordt. Het jaarlijks welvaartsverlies door de extra privé-kilometers bedraagt 180 euro. Het totale welvaartsverlies voor

²⁹ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 12.

³⁰ Ibidem

³¹ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 53-61.

³² Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 11.

³³ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 7.

Nederland zou uitkomen tussen 470 en 612 miljoen euro per jaar. Voor heel Europa komt dit uit op een jaarlijks welvaartsverlies van 12 miljard euro per jaar.³⁴

De subsidiëring van bedrijfswagens heeft ook gevolgen voor het milieu. Door de belastingsubsidies zullen er meer en duurdere wagens rondrijden, waardoor meer brandstof verbruikt wordt en CO₂ zal uitgestoten worden. Door het stijgend aantal wagens zullen er lokaal meer geluidsoverlast en verkeersopstoppingen zijn. Ook zal de kans op een ongeval stijgen.³⁵

5. Belasting op bedrijfswagens

In de meeste Europese landen (in 4 EU-lidstaten niet) wordt het voordeel dat de bedrijfswagen met zich meebrengt voor de werknemer belast in de personenbelasting. De belastbare waarde wordt berekend door een percentage te nemen van de waarde van de wagen. Om de waarde van de wagen te bepalen kan je uitgaan van de aankoopkost voor de werkgever of de catalogusprijs van de wagen. De catalogusprijs van de wagen is de prijs die de werknemer zou moeten betalen voor de wagen indien hij deze privé zou financieren. Meestal is de aankoopprijs voor de werkgever lager dan de catalogusprijs, omdat de werkgever een sterke onderhandelingspositie en schaalvoordelen heeft. De werknemers kunnen hiervan profiteren omdat hierdoor de waarde van de wagen lager zal liggen dan de cataloguswaarde. De overgrote meerderheid van de landen belast de bedrijfswagen door een vast percentage te nemen van de aankoopwaarde of de catalogusprijs. Andere landen gebruiken een variërend percentage: hoe meer privé-kilometers, hoe hoger het percentage. Voor de aanpassing in de fiscale regelgeving rond bedrijfswagens van 1/1/12 was België één van de vier landen waar het belastbare voordeel niet wordt berekend op basis van de aankoop- of cataloguswaarde.³⁶ Een verdere uitwerking van het Belgisch fiscaal stelsel rond bedrijfswagens volgt verder in deze literatuurstudie.

De werkgever draagt vaak ook de kosten van de verzekering en het onderhoud en zal de verkeersbelasting op zich nemen. Hiervoor bestaan in geen enkele EU-lidstaat expliciete belastingregels. Er wordt verondersteld dat met deze kosten rekening wordt gehouden bij het bepalen van het percentage dat genomen moet worden op de aankoop- of cataloguswaarde van de bedrijfswagen. Door dit percentage te verhogen wordt de werknemer toch belast voor de verkeersbelasting, verzekeringen en onderhoudskosten die de werkgever in zijn plaats draagt.³⁷

Het aanbieden van een bedrijfswagen gaat vaak samen met gratis brandstof. Uit de salaris enquête van Vacature uit 2006 blijkt dat 93% van de werknemers met een bedrijfswagen hier ook een tankkaart bij ter beschikking krijgt.³⁸ Hoe hoog deze kosten voor de werkgever zijn, is moeilijk te bepalen omdat werkgevers contracten sluiten met een brandstofleverancier, waardoor het moeilijk

³⁴ Gutiérrez-i-Puigarnau, E., Van Ommeren, J., 2011. *Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars*. International Economic Review 52 (4), 1105 – 1122.

³⁵ Ibidem

³⁶ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation*. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 16.

³⁷ Ibidem

³⁸ Vacature, 2006. *Salaris enquête*.

is een eenduidige kostprijs op te stellen die gebruikt kan worden voor alle bedrijfswagens. De brandstofkosten worden in bijna geen enkel Europees land belast.³⁹

6. Belastingsubsidie

Zoals hoger in figuur 2 al te zien is, zijn de bedrijfswagens ondertussen populair in heel Europa. De populariteit van de bedrijfswagen is te wijten aan het voordelige belastingregime dat hieromtrent bestaat. In veel Europese landen is het zo dat loon hoger belast wordt dan bedrijfswagens. Daardoor zullen werkgevers en werknemers eerder geneigd zijn om een bedrijfswagen in het loonpakket op te nemen dan extra loon. Het extra loon wordt namelijk zwaarder belast dan de bedrijfswagen.⁴⁰

Uit het bovenstaande volgt de conclusie dat bedrijfswagens in veel Europese landen kunstmatig gesubsidieerd worden. De belastbare waarde van het voordeel is veel lager dan het feitelijke voordeel dat de bedrijfswagen voor de werknemer betekent. Er kan niet gesproken worden van een neutraal fiscaal regime. Hierdoor is het voor werknemers interessanter om een bedrijfswagen te krijgen dan extra loon, omdat de inkomensbelastingen vaak progressief zijn.⁴¹

Het aanbieden van de bedrijfswagen heeft ook voor de werkgever voordelen, want hij moet geen sociale lasten betalen, die hij wel zou moeten betalen als hij de werknemer meer loon zou geven. Sinds 2005 wordt dit voordeel in België deels getemperd door de sociale bijdrage die een werkgever moet betalen per aangeboden bedrijfswagen.⁴² Voorts heeft de werkgever een boekhoudkundig voordeel doordat hij bepaalde kosten kan afschrijven. De wettelijk bepaalde afschrijvingspercentages voor bedrijfswagens zijn in de meeste landen conform de werkelijke waardedaling van de wagen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de afschrijvingen de bedrijfswagens niet subsidiëren. Er zal wel sprake zijn van een subsidie als de afschrijvingskosten niet worden belast bij de verkrijger van het voordeel, de werknemer. Ten slotte kan de werkgever ook de betaalde BTW op kosten in verband met bedrijfswagens gedeeltelijk in mindering brengen van zijn verschuldigde BTW aan de fiscus.⁴³

Doordat het fiscale regime in de meeste Europese landen niet neutraal is, worden de bedrijfswagens gesubsidieerd via de belastingen. Uit figuur 3 blijkt dat deze subsidie erg groot is in België. In ieder segment bedraagt de subsidie meer dan 30%, wat wil zeggen dat de belastbare basis meer dan 30% te laag is. Hiermee doet België het niet goed in verhouding tot andere Europese landen. De beste leerlingen van de Europese klas zijn de Scandinavische landen, Polen, Verenigd Koninkrijk en Nederland.⁴⁴

³⁹ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 17.

⁴⁰ De Borger, B. & Wuyts, B., 2011. *The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes. Transport Research Part B 45*, p 1527-1544.

⁴¹ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 24.

⁴² KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 53-61

⁴³ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 24.

⁴⁴ Ibidem

Figuur 3: Subsidie van bedrijfswagens per segment

	Segment Small	Segment Medium	Segment Large
Group A: Subsidy up to 10%	Finland, Poland	Poland	United Kingdom
Group B: Subsidy 11%-20%	Denmark, Sweden	Denmark, Finland, France, Netherlands, Sweden, United Kingdom	Denmark, Finland, France, Netherlands, Poland, Sweden
Group C: Subsidy 21%-30%	France, Luxembourg, Netherlands, Spain	Austria, Luxembourg, Slovenia, Spain	Czech R., Germany, Italy, Luxembourg, Slovenia, Spain
Group D: Subsidy more than 30%	Austria, Belgium, Czech R., Germany, Greece, Hungary, Italy, Portugal, Slovakia, Slovenia, United Kingdom	Belgium, Czech Republic, Germany, Greece, Hungary, Italy, Portugal, Slovakia	Austria, Belgium, Greece, Hungary, Portugal, Slovakia,

Note: Main assumptions: firm cost principle, company discount rate 4.34%; employee discount rate 8.63%; acquisition cost = 85% of list price; depreciation 68-63% depending on segment; company car lifetime: 3 years; low private use = 10,000 km p.a.; high private use = 25,000 km p.a.

Bron: Copenhagen Economics, 2010. Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 6.

De gemiddelde subsidie in de lidstaten wordt weergegeven in onderstaande figuur 4. Het land met het meest neutrale belastingstelsel voor bedrijfswagens is Polen, waar de bedrijfswagens zelfs 4% te zwaar belast worden (subsidie van -4%). Polen heeft een neutraal systeem omdat het de leasingprijzen neemt als belastbare basis. Het ander uiterste is Griekenland. Bedrijfswagens worden hier enorm gesubsidieerd, namelijk 47%. Dit percentage is zo hoog omdat de bedrijfswagens daar helemaal niet belast worden. Frankrijk en Zweden straffen veel privékilometers af bij de belastingberekeningen. Dit is te zien in het verschil in subsidie bij weinig of veel privé-kilometers. De subsidie daalt als er veel privékilometers gereden worden. Een daling in de subsidie betekent een neutraler belastingstelsel.

Figuur 4: Schatting van de subsidie voor veel en weinig privékilometers

Country	Company car share	Subsidy (low)	Subsidy (high)	Company car share	Subsidy (low)	Subsidy (high)
	Simple averages			Weighted averages		
Austria	52%	25%	30%	58%	23%	27%
Belgium	48%	33%	38%	54%	33%	38%
Czech Republic	40%	28%	35%	48%	27%	33%
Denmark	38%	12%	15%	46%	12%	15%
Finland	44%	9%	13%	47%	8%	13%
France	N.A.	32%	21%	N.A.	31%	20%
Germany	60%	27%	33%	64%	27%	32%
Greece	24%	42%	47%	26%	42%	47%
Hungary	39%	33%	39%	46%	33%	38%
Italy	32%	29%	33%	39%	28%	32%
Luxembourg	45%	23%	27%	50%	22%	26%
Netherlands	54%	13%	18%	61%	12%	17%
Poland	47%	-10%	-4%	53%	-12%	-5%
Portugal	55%	33%	37%	59%	32%	36%
Slovakia	34%	31%	37%	42%	30%	36%
Slovenia	54%	24%	29%	56%	23%	28%
Spain	46%	22%	26%	47%	21%	25%
Sweden	60%	16%	14%	64%	17%	16%
United Kingdom	58%	16%	22%	61%	16%	22%
Simple average	67.15%	22%	26%			
Average weighted by value				55%	24%	27%

Bron: Copenhagen Economics, 2010. Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 26.

De gemiste belastinginkomsten zijn aanzienlijk. Volgens onderstaande figuur 5 kunnen deze oplopen tot 0,5% van het BBP van de Europese Unie. De gemiste inkomsten zijn het hoogst in landen waar de belastbare basis van de bedrijfswagen erg laag is en het reëel aantal bedrijfswagens hoog is. Type voorbeeld hiervan is Duitsland. Het Belgische percentage 1,2% is het hoogst. Dit wil zeggen dat de subsidiëring van bedrijfswagens het grootste verlies aan fiscale inkomsten met zich mee brengt van alle onderzochte Europese landen. Dit komt overeen met 4,1 miljard euro gemiste inkomsten voor de Belgische fiscus. Deze gemiste inkomens vinden hun oorsprong in de lagere belastinginkomsten omdat de belastbare waarde van de bedrijfswagen veel lager is dan het extra loon dat belast zou worden indien er geen bedrijfswagen maar extra loon gegeven werd.⁴⁵

⁴⁵ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 26.*

Figuur 5: Directe gemiste fiscale inkomsten

Groups	Country	Imputation rate	Marginal tax rate	Company car sales as percentage of GDP, 2008	Loss, share of GDP (%)	Loss, in billion €
0-15 percent	Greece	0%	52%	0,6%	0,3%	0.8
	Portugal	9%	54%	1,5%	0,5%	0.8
	Czech Republic	12%	52%	0,7%	0,3%	0.4
	Germany	12%	56%	2,1%	0,9%	22.9
	Slovakia	12%	43%	0,7%	0,1%	0.2
	Weighted average/Total	11%	56%	1,9%	0,8%	25.1
15-24 percent	Sweden	9%+extras	65%	1,1%	0,3%	1.1
	Finland	17%	58%	1,1%	0,2%	0.3
	Austria	18%	57%	1,6%	0,6%	1.6
	Luxembourg	18%	54%	2,1%	0,6%	0.2
	Slovenia	18%	48%	2,1%	0,6%	0.2
	Spain	20%	45%	1,1%	0,4%	4.0
	Weighted average / Total	16%+	52%	1,2%	0,4%	7.5
Above percent	24 Denmark	25%	61%	1,1%	0,2%	0.6
	Netherlands	25%	52%	1,3%	0,2%	1.5
	United Kingdom	25%	47%	1,4%	0,4%	5.9
	Italy	30%	64%	1,1%	0,5%	8.2
		Weighted average / Total	27%	55%	1,3%	0,3%
n.a.	Belgium	n.a.	68%	2,0%	1,2%	4.1
	Hungary	n.a.	65%	1,1%	0,8%	0.8
	Poland	n.a.	45%	0,7%	0,0%	0.0
		Weighted average / Total	n.a.	58%	1,3%	0,6%
	Total weighted average / Total	18%+	55%	1,4%	0,5%	53.9

Bron: Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 28.*

7. Neutraal belastingstelsel

Het fiscaal regime rond bedrijfswagens is dus zeer voordelig. De vraag is hoe een fiscaal regime neutraal kan worden. Een belastingstelsel is neutraal als het vermijdt dat speciale soorten consumptie, in dit geval bedrijfswagens gebruiken voor privé-gebruik, waardoor aankoop-, verzekering-, onderhoud- en gebruikskosten dalen, gesubsidieerd worden. Een neutraal belastingstelsel rond bedrijfswagens houdt in dat het belastbaar inkomen van de werknemer gelijk is, ongeacht of de werkgever bepaalde secundaire arbeidsvoorwaarden aanbiedt en voor zijn rekening neemt, zoals bedrijfswagens. Een werknemer die bovenop zijn loon een bedrijfswagen krijgt moet dezelfde belastbare basis hebben als een gelijkaardige werknemer die geen bedrijfswagen krijgt maar wel extra loon.⁴⁶ Om secundaire arbeidsvoorwaarden optimaal te belasten moet de belastbare basis in de personenbelasting gelijk zijn aan de kosten die de werkgever draagt om het voordeel ter beschikking te stellen aan de werknemer.⁴⁷

⁴⁶ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 28.*

⁴⁷ Gutiérrez-i-Puigarnau, E. & van Ommeren, J., 2011. *Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars.* International Economic Review 52 (4), p 1105 – 1122.

Om het belastbaar inkomen van iemand met een bedrijfswagen gelijk te stellen aan het belastbaar inkomen bij extra loon zijn er twee principes: Firm cost en opportunity cost principle.⁴⁸

Firm cost principle

Het belastbaar inkomen van iemand die een bedrijfswagen ter beschikking heeft, moet stijgen met de kosten die de werkgever draagt om de bedrijfswagen ter beschikking te stellen aan zijn werknemer. Concreet gaat het over de financieringskost, afschrijving, onderhoud en brandstofkosten van de wagen. Dit principe wordt deels toegepast in Oostenrijk, Frankrijk, Ierland en Portugal waar de waarde van het belastbare voordeel bepaald wordt aan de hand van de werkelijke kost van de werkgever om de bedrijfswagen ter beschikking te stellen.

Opportunity cost principle

Het belastbaar inkomen van iemand die een bedrijfswagen ter beschikking heeft, moet gelijk zijn aan het belastbaar inkomen indien de werknemer privé een wagen bezit. Van dit principe wordt gebruik gemaakt in Denemarken, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Hier wordt het belastbare voordeel bepaald aan de hand van de cataloguswaarde van de wagen. Deze zal de belastbare basis meer doen stijgen dan het firm cost principle, omdat de werkgever enkele schaalvoordelen heeft bij het aanbieden van bedrijfswagens, de afschrijvingskosten kan aftrekken van zijn belastbare basis en de betaalde BTW gedeeltelijk kan terugvorderen van de overheid.

Weinig van de onderzochte landen gebruikten één van beide principes, waardoor bedrijfswagens gesubsidieerd worden en fiscale inkomsten gemist worden. Om naar een neutralere fiscale behandeling te gaan is het nodig om de fiscale regelgeving rond bedrijfswagens te hervormen, door één van beide principes te gebruiken. Wel moet opgemerkt worden dat bij het hervormen van de belasting op bedrijfswagens rekening gehouden moet worden met de praktische haalbaarheid en de administratieve kosten die deze hervorming met zich mee zal brengen. Het invoeren van een neutraal belastingregime is niet evident omdat de nodige informatie die hiervoor nodig is bij de berekening (afschrijvings-, brandstof- en financieringskosten) niet beschikbaar is op het moment dat de belasting berekend moet worden. Daarom moet de berekening van de belasting uitgaan van gemiddelde omstandigheden, waardoor de belastingssystemen moeilijk volledig neutraal kunnen zijn.

8. Beleidsopties

Volgens de Europese Commissie moet er allereerst iets gedaan worden aan de aantrekkelijkheid van bedrijfswagens als alternatief voor een loonsverhoging. Dit kan gebeuren door de waarde van het belastbare voordeel te verhogen en alle vaste kosten die de werkgever voor zijn rekening neemt in de berekening mee te nemen. Hierdoor zullen werknemers minder geneigd zijn om te dure bedrijfswagens te vragen dan dat ze zich kunnen veroorloven.

Anderzijds wordt de brandstof die de werkgever aan de werknemer kosteloos aanbiedt niet of nauwelijks belast in Europa. Gevolg hiervan is dat de bedrijfswagen te overmatig gebruikt wordt

⁴⁸ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 28.

met de nodige luchtvervuiling, geluidsoverlast en opstoppingen. Een eerste optie hiervoor kan zijn dat de werknemer de brandstof zelf moet voorschieten en dat de werkgever de brandstof terugbetaalt die gereden is voor bedrijfsdoeleinden. Dit systeem zou dan zowel van toepassing zijn op werknemers met een bedrijfswagen als werknemers die met hun eigen wagen naar het werk komen. Een andere optie is dat de werkgever de brandstofkosten voor zijn rekening neemt, maar dat de werknemer dan een hogere belastbare waarde voor zijn bedrijfswagen in rekening zal moeten nemen.

De fiscale behandeling van bedrijfswagens kan ook een instrument zijn om het milieu te beschermen. Een eerste methode hiervoor zijn CO₂-belastingen. Een andere benadering is het verbruik van de wagen te integreren in een belasting. Deze belasting kan je heffen bij de consument op het moment van de verkoop, of bij de producent op het moment van productie. Op deze manier kan je via de belasting op bedrijfswagens het bedrijfswagenpark vergroenen.⁴⁹

9. Case study Israël^{50 51}

Ook Israël kende haar problemen met bedrijfswagens. Zoals in figuur 6 te zien is, verdubbelde het aandeel bedrijfswagens in de personenwagens tussen 1996 en 2006. In 2003 werd 56% van de nieuwe wagens ingeschreven op naam van een vennootschap. Men schatte toen dat tegen 2006 bijna 15% van alle personenwagens een bedrijfswagen zou zijn. Net zoals in veel Europese landen is dit enorme aantal ook te wijten aan een voordelig fiscaal stelsel voor bedrijfswagens. Bedrijfswagens worden voordeliger belast dan loon en de personenbelasting is progressief, waardoor werknemers een bedrijfswagen kiezen ten opzichte van een loonsverhoging.

Figuur 6: Personenwagens en bedrijfswagens in Israël

	Private cars per 1000 inhabitants	Number of company cars	Share of company cars in fleet (%)
1994	192	66,633	6.4
1996	204	83,143	7.0
1997	208	89,514	7.3
2003	233	170,585	11.2
2006	237	229,913	13.6

Bron: Cohen-Blankshtain, G., 2008. Framing transport-environmental policy: the case of company car taxation in Israel. Transport Research Part D 13, p 68.

Een hoog aantal bedrijfswagens brengt negatieve externe effecten met zich mee, zoals verkeersopstoppingen, milieuvervuiling en geluidshinder. Vanuit deze oogpunten is het verstandig om het aantal bedrijfswagens te doen dalen. Dit zou kunnen door de bedrijfswagens niet langer voordeliger te belasten. Omdat bedrijfswagens verschillende negatieve externe effecten met zich meebrengen (fiscaal, economisch, transport, milieu, ...) kan de opbouw van een beleidsmaatregel op verschillende manieren gebeuren. De manier waarop een beleidsmaatregel gekaderd en

⁴⁹ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 41-43.

⁵⁰ Cohen-Blankshtain, G., 2008. *Framing transport-environmental policy: the case of company car taxation in Israel. Transport Research Part D 13*, p 65-74.

⁵¹ Shiftan, Y., Albert, G. & Keinan, T., 2012. *The impact of company-car taxation policy on travel behavior. Transport Policy 19 (2012)*, p 139-146.

gecommuniceerd wordt heeft grote invloed op de draagkracht van de maatregel binnen de bevolking.

De Israëlische regering greep in 2005 in om iets te doen aan het grote aantal bedrijfswagens. Tot dan stond het Israëlische fiscaal stelsel rond bedrijfswagens bekend als zeer voordelig in vergelijking met de stelsels in Europese landen. Het belastbaar voordeel werd weliswaar verhoogd, maar de gemiste belastinginkomsten werden nog steeds geschat op één miljard dollar. Daarom wou de minister van financiën het belastbaar voordeel opnieuw verhogen. Het ministerie van milieubescherming pleitte ook voor deze verdere belastingverhoging, gezien de negatieve externe effecten die (bedrijfs)wagens met zich mee brachten. De twee ministeries stelden samen een werkgroep op die in 2006 een beleidsvoorstel deed die de waarde van het belastbaar voordeel verdrievoudigde. De extra opbrengsten werden geraamd op 450 miljoen dollar per jaar.

De manier waarop dit voorstel werd gecommuniceerd, had een belangrijke invloed op de aanvaarding van de beleidsmaatregel door de publieke opinie. De Israëlische regering koos ervoor om deze beleidsmaatregel aan te brengen als een belastingverhoging, die vooral de middenklasse zou treffen. Dit zorgde voor protest omdat de middenklasse de ruggengraat van de economie vormt en al onder een hoge belastingdruk gebukt ging. Fiscale specialisten, ingehuurd door leasingbedrijven, verkondigden zelfs dat de overheid deze extra inkomsten niet zouden halen, omdat de werknemers geen bedrijfswagen meer zouden willen, waardoor accijnsinkomsten op brandstof zouden wegvallen. Door het beleidsvoorstel op deze manier te presenteren werd volledig voorbij gegaan aan het eigenlijke doel van de werkgroep: het woon-werk gedrag van werknemers aanpassen waardoor negatieve externe effecten van (bedrijfs)wagens zouden wegvallen. Als het voor de bevolking duidelijk was dat dit het doel was, zou het beleidsvoorstel sneller geaccepteerd worden.

Waarom koos de Israëlische regering er dan toch voor om het voorstel aan te brengen als een fiscale maatregel? Indien men het beleidsvoorstel kaderde als een milieumaatregel, bestond de kans dat burgers zich vragen begonnen te stellen over het beperkte openbaar vervoer, dat als alternatief moest dienen voor de fiscaal duurdere bedrijfswagens. De Israëlische regering besepte dat het openbaar vervoer geen antwoord zou kunnen bieden aan de toenemende vraag als bedrijfswagens zwaarder belast zouden worden. Verder zou de mening van de bevolking kunnen zijn dat de bedrijfswagens vaak nieuwere wagens zijn, waardoor ze milieuvriendelijker zijn. Door deze zwaarder te belasten zal de bevolking meer oudere, en dus meer vervuilende, wagens moeten aankopen, waardoor het doel ook niet gehaald zou worden. De belangrijkste reden is echter dat het ministerie van financiën een instantie is met veel aanzien en invloed bij de bevolking. Door deze omkadering te kiezen, voelde de bevolking de beleidsmaatregel aan als professioneel ontworpen en onderbouwd door goed cijfermateriaal. Op die manier hoopte de regering te kunnen rekenen op een grotere draagkracht bij de bevolking. Ook was het hoofd van de werkgroep de directeur van het ministerie van financiën en vond hij dat de beleidsmaatregel van financiële aard was, met slechts ondersteuning van mobiliteit- en milieuarargumenten.

De verdrievoudiging van het belastbare voordeel van alle aard zorgde voor een daling in de vraag naar bedrijfswagens. Omdat de elasticiteit van de bedrijfswagens -2,1 bedraagt, zal de vraag naar bedrijfswagens erg dalen als het belastbaar voordeel wordt verhoogd. Naast de hoogte van het belastbaar voordeel zijn er nog andere factoren die een invloed hebben op het al dan niet inleveren van de bedrijfswagen. Zo blijkt dat gezinnen met meerdere personen met een rijbewijs minder snel geneigd zijn om de bedrijfswagen in te leveren. Dit valt te verklaren door het feit dat er een grotere concurrentie zal komen voor de eventueel andere wagen binnen het gezin. Ook de waarde van de wagen speelt een rol. Een werknemer die een duurdere bedrijfswagen ter beschikking heeft dan dat hij eigenlijk privé kan financieren, zal geneigd zijn om de bedrijfswagen te willen behouden.

Ondanks de twee verhogingen van de belastbare waarde van het voordeel is dit nog steeds niet gelijk aan de effectieve waarde van het voordeel. Zolang dit niet het geval is, zullen de effecten op het gebruik van de bedrijfswagen eerder beperkt blijven.

10. Belgische wetgeving rond bedrijfswagens⁵²

10.1. Chronologisch overzicht van de regelgeving rond bedrijfswagens tot 1 januari 2012

10.1.1. De personenbelasting

Een voordeel in natura is een voordeel dat een werkgever aanbiedt aan een werknemer. Dit maakt dan deel uit van het verloningspakket van de werknemer. In 1919 besliste de toenmalige regering om de voordelen in natura te belasten. Er werd beslist het voordeel te waarderen aan zijn werkelijke waarde. Indien je deze waarde wegens bepaalde omstandigheden niet kon bepalen, moest je naar de standaarden kijken die door de overheid gebruikt werden. Wanneer ook deze geen uitsluitsel gaven, bepaalde de belastingcontroleur in samenspraak met de werkgever de waarde van het voordeel.

Dit regime bleef in gebruik tot in 1980 het begrip 'voordeel in natura' als te beperkt werd beschouwd. Het omvatte niet meer alle voordelen die onder dit begrip vielen. Om hieraan te beantwoorden werd het nieuwe begrip 'voordelen van alle aard' gedoopt. De waarde van het voordeel werd nog steeds bepaald door de werkelijke waarde die het voordeel had voor de verkrijger. In het concrete geval van de bedrijfswagens zorgde dit steeds voor de nodige discussie en rechtsonzekerheid voor belastingplichtigen. Om dit probleem het hoofd te bieden werd in 1980 een koninklijk besluit gestemd waarin bepaald werd dat de bedrijfswagen gewaardeerd moest worden door dezelfde kilometervergoeding te gebruiken die de overheid toepaste voor haar ambtenaren die konden genieten van een bedrijfswagen. Die kilometervergoeding moest men dan vermenigvuldigen met het aantal kilometers dat die de werknemer met de bedrijfswagen reed voor privégebruik. De verkrijger van het voordeel kon wel brandstofkosten die hij zelf gedragen had, aftrekken van de waarde van het voordeel. Na één jaar werd deze aftrek uitgebreid tot de volledige bijdrage van de verkrijger in het voordeel. Iedere kost die de werknemer zelf droeg kon afgetrokken worden van de belastbare waarde van het voordeel.

⁵² KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 53-61.

Vijf jaar later, in 1985, werd het voordeel berekend door het aantal gereden kilometers voor privé-doeleinden te vermenigvuldigen met een coëfficiënt. De waarde van deze coëfficiënt was afhankelijk van de fiscale PK van het voertuig. De fiscale PK is op haar beurt dan weer afhankelijk van de cilinderinhoud van de wagen. De coëfficiënt werd vanaf 1996 geïndexeerd en deze regelgeving bleef geldig tot 2010. De werknemer kon nog steeds eigen bijdragen die hij moest betalen voor het privégebruik aftrekken van de waarde van het voordeel.

Om de staatskas verder te spijsen werd in 1993 beslist dat er een minimum privé-kilometers van 5.000 km moest gebruikt worden in de berekening. Als je dus maar 250 privé-kilometers had gereden en dit perfect kon aantonen, toch zou je voordeel berekend worden alsof je 5.000 kilometer had gereden.

Ondanks de aanpassing van de oorspronkelijke regelgeving van 1980 was er nog steeds veel discussie en rechtsonzekerheid. Hoeveel kilometers moeten in de berekening van het voordeel gebruikt worden? Zijn die kilometers wel gereden voor privé-doeleinden? Toenmalig minister van financiën Didier Reynders bood hiervoor een oplossing in 2004. De zogenoemde 'circulaire Reynders' bepaalde dat werknemers die minder dan 25 kilometer, enkele rit, woonden van hun vaste plaats van tewerkstelling, 5.000 kilometer in de berekening van het voordeel van alle aard moesten gebruiken, ongeacht of ze meer of minder kilometers voor privédoeleinden hadden gereden. Werknemers die verder dan 25 kilometer woonden, moesten 7.500 kilometer gebruiken in de berekening van het voordeel. Zo werd iedereen in dezelfde situatie hetzelfde behandeld.

Tot nu toe werd het voordeel berekend door gebruik te maken van het fiscale PK die het voertuig had. Dit veranderde vanaf 1 januari 2010. Het voordeel van alle aard werd nu vastgesteld aan de hand van de CO₂-uitstoot van het voertuig. De waarde van het voordeel is dan gelijk aan het aantal gereden kilometers (5.000 of 7.500 kilometer al naargelang u binnen de 25km van uw plaats van vaste tewerkstelling woonde, enkele rit) vermenigvuldigd met de CO₂-uitstoot vermenigvuldigd met de CO₂-coëfficiënt. De CO₂-coëfficiënt werd jaarlijks geïndexeerd. Na de laatste indexatie voor aanslagjaar 2012 (inkomsten 2011) bedroegen deze coëfficiënten € 0,00216 voor benzine-, LPG- en aardgasvoertuigen, en € 0,00237 voor dieservoertuigen. Wel moet opgemerkt worden dat er een afzonderlijke regeling was voor voertuigen die enkel werden aangedreven door een elektrische motor, anders zou het voordeel van alle aard voor deze wagens 0,00 euro bedragen. Voor deze wagens werd het voordeel berekend door het aantal kilometers (5.000 of 7.500) te vermenigvuldigen met €0,10.

10.1.2. De vennootschapsbelasting

Tot nog toe moest de werkgever geen belastingen betalen voor het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen aan zijn werknemer. Maar in 1997 werd hier verandering in gebracht. Sindsdien moet de werkgever een sociale solidariteitsbijdrage betalen. Deze bedroeg 33% van het voordeel zoals berekend volgens de op dat moment geldende regels uit de personenbelasting, hierboven toegelicht. Wel moet opgemerkt worden dat, indien een eigen bijdrage werd betaald voor het gebruik voor privé-doeleinden van de bedrijfswagen en deze even groot was dan de waarde van

het voordeel, er geen solidariteitsbijdrage betaald moest worden door de werkgever, aangezien de waarde van het voordeel 0 was.

De solidariteitsbijdrage werd in 2005 omgevormd. Vanaf dan werd de CO₂-uitstoot gebruikt om het bedrag van de bijdrage te bepalen en niet meer de waarde van het voordeel. Hierdoor wordt deze bijdrage ook verschuldigd indien eigen bijdragen betaald zijn. De bijdrage werd berekend op basis van onderstaande formules. De indexeringscoëfficiënt voor 2012 bedraagt 1,1641.

Benzine: { [(CO₂-uitstoot x € 9) – 768] / 12 } x Indexeringscoëfficiënt

Diesel: { [(CO₂-uitstoot x € 9) – 600] / 12 } x Indexeringscoëfficiënt

LPG: { [(CO₂-uitstoot x € 9) – 990] / 12 } x Indexeringscoëfficiënt

Minimum: € 20,83 x Indexeringscoëfficiënt

Voor elektrische wagens, die geen CO₂-uitstoot hebben, geldt een alternatieve formule, die het algemene minimum van de solidariteitsbijdrage bepaalt. Voor 2012 geldt dus een minimum van €24,25.

Voorheen waren de kosten van bedrijfswagens voor 75% aftrekbaar in de vennootschapsbelasting, en brandstof-, interest-, en mobilfoonkosten zelfs voor 100%. Voor wagens die werden aangekocht vanaf 1 april 2007 zal een nieuwe regelgeving gelden. De fiscale aftrekbaarheid in de vennootschapsbelasting is vanaf nu afhankelijk van de CO₂-uitstoot van het voertuig. In het eerste jaar was deze regelgeving enkel van toepassing voor nieuw aangekochte voertuigen. Vanaf 1 april 2008 gold deze regelgeving voor alle bedrijfswagens. Dit werd echter in 2010 al herzien. Vanaf 1 januari 2010 zijn de brandstofkosten ook maar voor 75% aftrekbaar, ongeacht de CO₂-uitstoot van de wagen. Enkel de financiering- en mobilfoonkosten zijn nog volledig aftrekbaar. De aftrekbeperkingen vanaf 1 januari 2010 vindt u hieronder in figuur 7.

Figuur 7: De aftrekbeperkingen rond autokosten, geldende vanaf 1 januari 2010

Percentage	CO ₂ -uitstoot (g/km)	
	Diesel	Benzine
120 %	0	0
100 %	< 60	< 60
90 %	60 – 105	60 – 105
80 %	105 – 115	105 – 125
75 %	115 – 145	125 – 155
70 %	145 – 170	155 – 180
60 %	170 – 195	180 – 205
50 %	> 195 of geen gegevens beschikbaar	> 205 of geen gegevens beschikbaar

Bron: KPMG, 2012. Studierapport Company Vehicles. P 55.

Het valt op dat personenwagens zonder CO₂-uitstoot, zoals elektrische wagens, aftrekbaar zijn voor 120% van de kosten van de bedrijfswagen. Ook zijn de kosten van (hybride) wagens met een CO₂-uitstoot onder de 61 g/km voor 100% fiscaal aftrekbaar zijn.⁵³

Ten slotte kan de waarde van het voordeel van alle aard afgetrokken worden van de berekeningsbasis voor de verworpen uitgaven.

10.1.3. Conclusie

Door de jaren heen is het opvallend dat de CO₂-uitstoot een erg bepalende rol is gaan spelen in het fiscale regime van toepassing op bedrijfswagens. Ze zit ondertussen zowel verwerkt in de personenbelasting (voordeel alle aard) als de vennootschapsbelasting (solidariteitsbijdrage en de aftrek van de kosten in de vennootschapsbelasting). Ondertussen zijn wagens die een lagere uitstoot hebben fiscaal veel aantrekkelijker dan wagens met een hogere uitstoot. Het is dus duidelijk dat de overheid het wagenpark van de bedrijven wil vergroenen.

10.1.4. Andere belastingen

10.1.4.1. BTW^{54 55}

Een vennootschap betaalt, net zoals iedere consument, een belasting op de toegevoegde waarde (BTW) op ieder goed dat hij koopt, mits enkele uitzonderingen. Omdat de vennootschap deze BTW terugkrijgt van de fiscus, noemt men dit de terugvorderbare BTW. Op ieder goed dat de vennootschap verkoopt, moet hij BTW aanrekenen aan zijn klant. Deze BTW moet hij aan de fiscus doorstorten. Daarom noemt men dit de verschuldigde BTW. Door het jaar bouwt er zich bij iedere inkomende en uitgaande factuur een saldo op van verschuldigde BTW en terugvorderbare BTW. Als op het einde van de maand of het einde van het kwartaal, bij de BTW aangifte, de terugvorderbare BTW groter is dan de verschuldigde BTW, zal de vennootschap het saldo teruggestort krijgen. Indien het andersom is zal de vennootschap het saldo moeten storten naar de fiscus.

Sinds 1977 staat er in het wetboek BTW artikel 45 § 2 te lezen dat de BTW op automobielen met als doel personenvervoer slechts voor 50% aftrekbaar is. Dit wil zeggen dat als een vennootschap een wagen koopt van € 10.000 het hierop € 2.100 BTW zal moeten betalen. Volgens de algemene regeling zou de vennootschap deze € 2.100 dus volledig kunnen aftrekken van het saldo verschuldigde BTW. Maar dit wetsartikel zegt dat het slechts voor 50 % aftrekbaar is, waardoor de vennootschap slechts € 1.050 kan terugvorderen. Reden hiervoor is dat aangenomen kan worden dat deze wagen niet enkel voor bedrijfsdoeleinden maar ook voor privédoeleinden gebruikt zal worden. In dit voorbeeld zal de vennootschap slechts € 1.050 kunnen terugvorderen van de fiscus.

⁵³ Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 26.

⁵⁴ Sanctorum & Co, accountants en belastingconsulenten, 21 december 2012. *Nieuwe regeling BTW-aftrek*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://sanctorum.problog.be/2012/12/21/nieuwe-regeling-btw-aftrek/>.

⁵⁵ Bespaar belastingen ,27 oktober, 2011. *Aftrek BTW op bedrijfswagens nieuwe regeling*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://www.bespaarbelastingen.be/algemeen/aftrek-btw-op-bedrijfswagens-nieuwe-regeling/>.

Op 1 januari 2011 is een aanpassing van dit artikel in werking getreden. Paragraaf 1 quinquies werd toegevoegd aan artikel 45 en bepaalt dat de BTW aftrek beperkt wordt in functie van het beroepsmatige gebruik van de wagen (alsook andere goederen in het algemeen). De BTW van een bedrijfsgoed dat maar voor 40% beroepsmatig gebruikt wordt, mag maar voor 40% worden teruggevorderd van de staat. Deze regelgeving is van toepassing op alle bedrijfsmiddelen, dus ook op auto's. Dit zorgt ervoor dat er op bedrijfswagens twee regelingen over de aftrekbaarheid in de BTW gelijktijdig in werking waren, wat de nodige verwarring met zich meebrengt.

De fiscus heeft voor de nodige duidelijkheid gezorgd door circulaire AFZ 01/2011 rond te sturen op 25 januari 2011. De conclusie is dat de specifieke aftrekbeperking van 50% (artikel 45 § 2) het uitgangspunt blijft. De aftrek kan dus nooit hoger zijn dan 50%. Als een wagen nu slechts voor 20% beroepsmatig gebruikt wordt, zal de BTW wel maar voor 20% aftrekbaar zijn. Wordt de wagen echter voor 70% beroepsmatig gebruikt, zal de BTW toch nog slechts voor 50% aftrekbaar zijn. Deze nieuwe regelgeving heeft dus vooral een negatieve impact op de wagens die bijna volledig voor beroepsmatige doeleinden gebruikt worden. Deze kunnen de BTW nog altijd maar voor 50% aftrekken.

Er kwam meer duidelijkheid voor de vennootschappen op 1 januari 2013, bij de invoering van de nieuwe BTW-aftrekbeperking. Er zijn sindsdien drie verschillende methoden om het percentage van de BTW-aftrekbeperking te bepalen. Vennootschappen kunnen één van deze drie methoden kiezen.

Allereerst blijft de huidige regelgeving gelden, volgens de onderstaande formule:

$$\text{Professioneel-\%} = \frac{\{[\text{Totaal aantal km} - (\text{woon-werkverkeer} * 2) - \text{privé km}] / \text{Totaal aantal km}\} * 100}{100}$$

De vennootschap zal moeten instaan voor de bepaling van het aandeel gereden kilometers dat al dan niet voor privégebruik was, om zo tot het percentage te komen. Dit is echter vrij complex en brengt veel administratieve lasten met zich mee omdat de vennootschap het aantal privékilometers moet registreren. Als men deze methode van werkelijk verbruik wil toepassen zal de vennootschap gebruik moeten maken van een raming, aangezien het totaal aantal gereden kilometers pas op het einde van het jaar gekend zal zijn.

Verder heeft de fiscus twee forfaitaire regelingen ingevoerd om beter op het werkelijke beroepsgebruik van de bedrijfswagens in te spelen. De vennootschap moet niet meer het aantal gereden privé kilometers bijhouden, maar enkel het totaal aantal gereden kilometers met de bedrijfswagen. In de regeling "Forfait voor privégebruik" wordt het niet aftrekbare deel van de BTW op de onderstaande manier berekend.

$$\begin{aligned} \text{Privé-\%} &= [(\text{Totale woon-werkafstand} + 6000 \text{ km}) / \text{totaal gereden kilometer}] * 100 \\ &= \{[(\text{woon-werkafstand} * 2 * 200 \text{ dagen}) + 6000 \text{ km}] / \text{totaal gereden kilometer}\} * 100 \end{aligned}$$

Daarnaast is er de tweede forfaitaire regeling, genaamd "Algemeen Forfait". Dit legt het beroepsgebruik vast op 35%. Vennootschappen die voor deze regeling kiezen dienen dit verplicht toe te passen voor 3 jaar en voor hun volledige wagenpark. Ook dient het wagenpark uit meer dan vier wagens te bestaan.

10.1.4.2. Belasting op inverkeerstelling (BIV)

Voor deze belasting zijn het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd in hun respectievelijke gewesten. De belasting moet betaald worden indien een bedrijfswagen (her)ingeschreven wordt bij de Directie Inschrijving Voertuigen (DIV). Voor wagens ingeschreven voor 1 maart 2012 werd de hoogte van de belasting bepaald aan de hand van het aantal fiscale PK of het aantal kilowatt van de wagen. Er zijn bij wet bepaalde tariefschalen vastgelegd. Als er discussie is, bijvoorbeeld als de fiscale PK een hogere belasting aangeeft dan het aantal kilowatt, moet het hoogste bedrag gebruikt worden als BIV. De belasting houdt ook rekening met de ouderdom van de wagen. Om de ouderdom te bepalen wordt de datum van eerste inschrijving gebruikt. Hoe ouder de wagen, hoe lager de belasting zal zijn. Hieronder vindt u figuur 8 met daarin de Vlaamse tarieven voor 2012.

Figuur 8: Tarieven (€) BIV 2012

PK	0 - 8	9 - 10	11	12 - 14	15	16 - 17	>17
Kw	0 - 70	71 - 85	86 - 100	101 - 110	111 - 120	121 - 155	>155
Cilinder	0.1 - 1.5 l	1.6 - 1.9 l	2.0 - 2.1 l	2.2 - 2.7 l	2.8 - 3 l	3.1 - 3.4 l	3.5 +
New	61.50	123.00	495.00	867.00	1239.00	2478.00	4957.00
1 d - 1 yr	61.50	123.00	495.00	867.00	1239.00	2478.00	4957.00
1 - 2 yr	61.50	110.70	445.00	780.30	1115.10	2230.20	4461.30
2 - 3 yr	61.50	98.40	396.00	693.60	991.20	1982.40	3965.60
3 - 4 yr	61.50	86.10	346.50	609.90	837.30	1734.60	3469.90
4 - 5 yr	61.50	73.80	297.00	520.20	743.40	1486.80	2974.20
5 - 6 yr	61.50	67.65	272.25	476.85	681.45	1362.90	2726.35
6 - 7 yr	61.50	61.50	247.50	433.50	619.50	1239.00	2478.50
7 - 8 yr	61.50	61.50	222.75	390.15	557.55	1115.10	2230.65

Bron: ALD Automotive, 2012. Autofiscaliteit, p 7.

Op 1 maart 2012 schakelde de Vlaamse regering over naar een regeling op basis van CO₂-uitstoot, type brandstof, euro norm en ouderdom van de wagen. Om de belasting te bepalen wordt gebruik gemaakt van onderstaande formule. Elektrische en hybride wagens zijn vrijgesteld van BIV.⁵⁶

$$BIV = (((CO_2 * F + X) / 250)^6 * 4500 + C) * LC$$

Met daarin:

- CO₂: De CO₂-uistoot van de wagen in g/km
- F: een correctiefactor voor het brandstoftype. Is 0,88 voor wagens op LPG of aardgas, 0,93 voor aardgas onder druk (CNG) en 1 voor benzine- en dieselwagens.⁵⁷

⁵⁶Simulatie verkeersbelasting, (z.d.). Opgevraagd op 17 april, 2013, via <https://belastingen.fenb.be/vfp-portal-pub2-web/simulatieVerkeersbelasting.html#/q/top>.

⁵⁷Belasting op de inverkeerstelling, (z.d.). Opgevraagd op 17 april, 2013, via <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/milieuvriendelijke-voertuigen/premies-belastingen-en-subsidies/verkeersbelasting/biv/belasting-op-de-inverkeersstelling>.

- X: CO₂-evolutiefactor. In 2012 bedroeg deze nog 0 maar in 2013 steeg deze naar 4,5 gram.
- C: luchtvervuilingsfactor, op basis van de euronorm waaronder de wagen valt.

Figuur 9: De luchtvervuilingsfactor op basis van de euronorm

Euronorm	Dieselwagens (€)	Andere wagens (€)
0	2.130,32	847,31
1	625,00	378,93
2	453,37	113,31
3	357,66	71,08
4 (of 3 met een roetfilter)	337,66	17,06
5 (of 4 met een roetfilter)	331,92	15,34
6	12,25	15,34

Bron: Fleet Europe, 2012. Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe, p 15.

LC: ouderdomsfactor: Voor ieder volledig jaar na de eerste registratie van de wagen is er een daling van 10%, met een minimum van 10%.

10.1.4.3. Verkeersbelasting

Ook deze belasting is een bevoegdheid van de Gewesten. Een verschil met de BIV is dat de VB een jaarlijkse belasting is. De eerste periode begint op de eerste dag van de maand waarin het voertuig bij de DIV ingeschreven werd. Na iedere periode van 12 maanden moet de belasting betaald worden. De VB wordt gestopt als de schrapping van de inschrijving van het voertuig gebeurt door het terugsturen van de nummerplaat. Het bedrag van de belasting wordt op verschillende manieren bepaald, afhankelijk van het type wagen. Voor personenwagens geldt de fiscale PK, die op zijn beurt afhankelijk is van de cilinderinhoud. Voor motorfietsen daarentegen geldt de cilinderinhoud en voor vrachtwagens de maximaal toegelaten massa (MTM, som van het gewicht van de vrachtwagen in lege toestand en van het nuttig laadvermogen). De schalen worden elk jaar op 1 juli geïndexeerd. Een korte opmerking geldt voor LPG-voertuigen. Op deze voertuigen rust nog een aanvullende verkeersbelasting, die maximaal € 208,20 bedraagt. Hieronder, in figuur 9, vindt u de tabel met de verkeersbelasting voor personenwagens in het Vlaams Gewest voor de periode 1 juli 2011 tot 30 juni 2012.

Figuur 10: De verkeersbelasting voor personenwagens van 1 juli 2011 tot 30 juni 2012.

Cilinderinhoud (l)	Fiscale PK	Verkeersbelasting	LPG Belasting
0 - 0.7	4	€ 73.79	€ 89
0.8 - 0.9	5	€ 92.27	
1 - 1.1	6	€ 133.32	
1.2 - 1.3	7	€174.24	
1.4 - 1.5	8	€ 215.42	€ 148.68
1.6 - 1.7	9	€ 256.61	
1.8 - 1.9	10	€ 297.40	
2.0 - 2.1	11	€ 148.68	
2.2 - 2.3	12	€ 474.41	
2.4 - 2.5	13	€ 562.72	
2.6 - 2.7	14	€ 651.16	€ 208.20
2.8 - 3.0	15	€ 739.73	
3.1 - 3.2	16	€ 968.88	
3.3 - 3.4	17	€ 1198.16	
3.5 - 3.6	18	€ 1427.58	
3.7 - 3.9	19	€ 1656.34	
4 -4.1	20	€ 1885.62	

Bron: ALD Automotive, 2012. Autofiscaliteit, p 8.

10.1.5. Premies

De laatste jaren zijn er ook enkele premies ingevoerd, en afgevoerd, door de federale regering die als doel hadden het Belgisch wagenpark te vergroenen. Bedrijven die een wagen als bedrijfswagen aankochten konden van deze premies profiteren. Deze premies golden echter niet enkel voor bedrijfswagens, maar voor alle personenwagens.

10.1.5.1. Premie voor dieselwagen met roetfilter

Deze premie werd ingevoerd op 1 januari 2007 en was van toepassing op dieselwagens met een uitstoot van maximum 130g CO₂/km die uitgerust waren met een roetfilter. Doel van deze premie was het aantal dieselwagens in het Belgische wagenpark met roetfilter te doen stijgen. Van deze premie kon geen gebruik meer gemaakt worden sinds 1 januari 2011 omdat sindsdien alle dieselwagens verplicht uitgerust moeten zijn met een roetfilter om te voldoen aan de Euro 5 norm.⁵⁸

10.1.5.2. Ecopremie

In een poging om het Belgische wagenpark nog groener te maken voerde de federale regering in 2008 de ecopremie in. Concreet hield dit eerst een aftrek in de personenbelasting in, die nadien werd omgezet in een korting op de factuur bij de aankoop van een nieuwe wagen. Deze korting op

⁵⁸ Departement leefmilieu, natuur en energie, (z.d.). Geraadpleegd op 12 februari, 2013, via <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/milieuvriendelijke-voertuigen/premies-belastingen-en-subsidies/federale-premies>.

de factuur had zijn gevolgen voor de autohandelaar die sindsdien de korting diende voor te schieten. De korting bedroeg 3% voor wagens die minder dan 115g CO₂/km uitstoten en zelfs 15% voor wagens met een uitstoot lager dan 105g CO₂/km. De korting beperkte zich wel tot respectievelijk maximum € 615 of € 3.280.⁵⁹ Bij de invoering van deze premie konden slechts een handvol wagens aanspraak maken op deze premie. Dit aantal steeg sterk omdat veel merken zich focuste op deze premie en milieuvriendelijkere wagens aanboden. Hierdoor daalde de gemiddelde CO₂-uitstoot voor de Belgische automarkt naar 130g CO₂/km en woog de premie zwaar op het budget. Een ernstig nadeel van deze premie werd veroorzaakt door het feit dat veel kopers van stadswagens overstapten van benzine naar dieselwagens, omdat deze gemakkelijker onder de grenzen van de korting bleven maar wel meer andere schadelijke stoffen uitstootten dan benzine wagens. Deze ecopremie is ondertussen afgeschaft, zoals verder nog wordt toegelicht onder titel 10.2.3.⁶⁰

10.2. De wijzigingen van 1 januari 2012

10.2.1. De personenbelasting

Voor voordelen van alle aard, die betrekking hebben op bedrijfswagens, geldt sinds begin dit jaar een compleet nieuwe forfaitaire berekeningswijze. Zoals u hoger al kon lezen werd dit voordeel voorheen berekend door de afstand (5.000 of 7.500 kilometer al naargelang u binnen de 25km van uw plaats van vaste tewerkstelling woonde, enkele rit) te vermenigvuldigen met de CO₂-uitstoot en de CO₂-coëfficiënt. De berekeningswijze voor voordelen toegekend vanaf 1 januari 2012 is helemaal anders en wordt berekend op basis van de CO₂-uitstoot en de cataloguswaarde van het voertuig. Ruwweg wordt het forfaitaire voordeel berekend door een CO₂-percentage toe te passen op zes zevenden van de cataloguswaarde van de bedrijfswagen.

Concreet bedoelt men met de cataloguswaarde de waarde van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, met inbegrip van opties en werkelijk betaalde BTW, en kortingen, verminderingen, rabatten of ristorno's buiten beschouwing gelaten. Ook de ouderdom van de wagen wordt in de berekening meegenomen. De cataloguswaarde moet vermenigvuldigd worden met een bepaald percentage dat wordt bepaald aan de hand van de leeftijd van het voertuig, zoals te zien in onderstaande figuur 11.

⁵⁹ Departement leefmilieu, natuur en energie, (z.d.). Geraadpleegd op 12 februari, 2013, via <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/milieuvriendelijke-voertuigen/premies-belastingen-en-subsidies/federale-premies>.

⁶⁰ Divjak, K., 29 november, 2011. *Ecopremie: afgeschaft voor 2012*. Geraadpleegd op 12 februari, 2013, via <http://drivr.be/2011/11/29/ecopremie-terecht-afgeschaft-voor-2012/>.

Figuur 11: Degressiviteit van de catalogusprijs naargelang de leeftijd van het voertuig

Leeftijd voertuig sinds 1^e inschrijving	Degressiviteit van de cataloguswaarde
0 – 12 maanden	100 %
13 – 24 maanden	94 %
25 – 36 maanden	88 %
37 – 48 maanden	82 %
49 – 60 maanden	76 %
Vanaf 61 maanden	70 %

Bron: KPMG, 2012. Studierapport Company Vehicles, p 57.

De CO₂-uitstoot wordt door middel van een percentage in de berekening opgenomen. Het CO₂-basispercentage bedraagt 5,5% en hieraan is een referentie uitstoot gekoppeld. Deze bedraagt 115 g/km voor benzine-, LPG- of aardgasmotoren en 95 g/km voor dieselmotoren. Deze referentie uitstoot wordt jaarlijks aangepast door middel van een Koninklijk Besluit, rekening houdend met de evolutie van de CO₂-uitstoot van de nieuw ingeschreven voertuigen. Wanneer het bedrijfsvoertuig een hogere CO₂-uitstoot heeft dan de referentie uitstoot, zal het CO₂-basispercentage met 0,1% stijgen per gram boven de referentie uitstoot. Het maximum CO₂-percentage bedraagt 18%. Voor bedrijfsvoertuigen die een lagere uitstoot hebben dan de referentie geldt dezelfde regeling, maar dan daalt het CO₂-percentage met 0,1% per gram per kilometer onder de referentie uitstoot. Het minimum CO₂-percentage bedraagt 4%. Dit is bijvoorbeeld van toepassing op wagens met een uitstoot van 0 g/km, zoals elektrische wagens. Indien er geen gegevens bestaan over de CO₂-uitstoot van het voertuig zal men een CO₂-uitstoot gebruiken van 205 g/km voor benzine-, LPG- of aardgasmotoren en 195 g/km voor dieselmotoren. Dit komt overeen met een CO₂-percentage van respectievelijk 14,5% en 15,5%.

Naast de referentie uitstoot wordt ieder jaar ook een minimumbedrag bepaald voor het voordeel van alle aard voor bedrijfswagens. Voor aanslagjaar 2013 (inkomsten 2012) mag het voordeel nooit minder bedragen van € 1.200,00.

Als de werknemer niet kosteloos mag genieten van het gebruik van de bedrijfswagen, mag hij de bijdragen die hij moet betalen als verkrijger van het voordeel aftrekken van het voordeel van alle aard berekend zoals hierboven.

De bovenstaande bepalingen zijn integraal van toepassing voor voordelen van alle aard toegekend vanaf 1 mei 2012. Voordelen toegekend tussen 1 januari 2012 en 30 april 2012 vallen onder een overgangsregelgeving. Deze overgangsmaatregel verschilt op slechts twee punten van de normale, nieuwe regelgeving. Ten eerste is er een licht verschillende omschrijving van het begrip cataloguswaarde. In de overgangsmaatregel is dit de gefactureerde waarde met inbegrip van de opties en BTW, exclusief kortingen, verminderingen, rabatten of ristorno's. Het tweede en laatste verschil is dat er geen rekening gehouden mag worden met de periode die verstreken is sinds de eerste inschrijving van het voertuig.

10.2.2. De vennootschapsbelasting

10.2.2.1. De verworpen uitgaven

Ook in de vennootschapsbelasting gebeurden enkele veranderingen. Sinds 1 januari 2012 dient 17% van de waarde van het voordeel van alle aard, berekend volgens de nieuwe regelgeving, in de verworpen uitgaven opgenomen te worden. Verworpen uitgaven zijn uitgaven die niet fiscaal aftrekbaar zijn. Dit moet bijkomend worden opgeteld bij de reeds bestaande aftrekbeperkingen voor brandstofkosten en de verworpen uitgaven die voortkomen uit het plafond voor de aftrek van autokosten.

10.2.2.2. Verzekeringstaksen

Er zijn bepaalde taksen en bijdragen toegevoegd aan de verzekeringspremie voor de verplichte verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor de bestuurder. De verzekeringstaks stijgt met 9,25% en de sociale bijdragen stijgen met 17,85%.

10.2.2.3. Accijnzen

In 2003 werd het cliquetsysteem ingevoerd. Dit hield in dat als de brandstofprijs daalde, de helft van de daling maar kon worden doorgerekend in de accijnzen op brandstofproducten. De andere helft gaat naar de schatkist als zijnde een soort extra accijns. Als de brandstofprijs daalt met 10 cent per liter, zal de consument maar 5 cent per liter minder betalen. Later werd het systeem omgekeerd. Accijnzen op brandstoffen verlaagden als de prijs tot een bepaald niveau stegen. Dit systeem werd op 1 januari 2012 echter afgeschaft.

10.2.3. Ecopremie

Eind 2011 schrapte de regering deze ecopremie voor 2012 omdat deze te zwaar woog op de begroting voor 2012. Door deze afschaffing hoopt de regering 300 miljoen euro te besparen.⁶¹ De premie werd nog toegekend voor iedere wagen die verkocht werd t.e.m. 31 december 2011, wat zorgde voor een stormloop op ecologische wagens en de autoverkoop voor 2011 kunstmatig verhoogde.⁶²

⁶¹Divjak, K., 29 november, 2011. *Ecopremie: afgeschaft voor 2012*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://drivr.be/2011/11/29/ecopremie-terecht-afgeschaft-voor-2012/>.

⁶²Autofans.be, 28 november, 2011. *Belgische overheid schaft ecopremie af*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://www.autofans.be/nieuws/overheid/22077-belgische-overheid-schaft-ecopremie-af>.

III. WAT IS DE BUDGETTAIRE IMPACT VAN DE NIEUWE REGELGEVING

1. Inleiding

De eerste onderzoeksvraag van deze masterproef luidt: "Wat veranderde in de regelgeving rond bedrijfswagens op 1 januari 2012?". Het antwoord op deze vraag is geformuleerd in de literatuurstudie en bestaat uit een vergelijking van de berekeningswijze van de verschillende belastingen op bedrijfswagens. Zo zijn er zowel nieuwigheden in de personenbelasting, via het voordeel van alle aard, als in de vennootschapsbelasting, via een extra verworpen uitgave. Voor diepere details verwijs ik naar de literatuurstudie van deze masterproef.

Na het onderzoeken van de verschillen in de fiscale regelgeving rond bedrijfswagens sinds 1 januari 2012 wordt verder gegaan met de budgettaire impact hiervan. De nieuwe fiscale behandeling van bedrijfswagens is er gekomen naar aanleiding van de begroting voor 2012. In de nasleep van de economische en financiële crisis die de hele wereld teisterde had België afgesproken met de Europese Unie (EU) het begrotingstekort voor 2012 te beperken tot 2,8 % van het bruto binnenlands product (BBP).⁶³ Toen de begroting opgesteld moest worden eind 2011 waren er problemen om de begroting in evenwicht te krijgen en het tekort te beperken. Om dit toch te realiseren, heeft de regering van premier Elio Di Rupo verschillende maatregelen genomen. Één van deze maatregelen was de aanpassing van de fiscale regelgeving rond bedrijfswagens, zoals grondig geanalyseerd in de literatuurstudie van deze masterproef. Het doel van deze maatregel was 200 miljoen euro extra inkomsten te genereren.

In deze onderzoeksvraag wordt bestudeerd of de overheid dit doel kan en zal realiseren. Een eerste stap in mijn antwoord is een case study waarin ik het Belgische bedrijfswagenpark indeel in een aantal segmenten. Vervolgens worden enkele wagens per segment geselecteerd en wordt het verschil in voordeel van alle aard berekend. Op deze manier kan geschat worden welk type wagens lichter of zwaarder belast worden in de personenbelasting van de werknemer, wat zijn gevolgen zal hebben op de interesse die een werknemer voor een bepaald type bedrijfswagen heeft. Als het voordeel van alle aard volgens de nieuwe regelgeving berekend is, kan ook een schatting gemaakt worden van de verworpen uitgaven die bedrijven in rekening moeten brengen in hun vennootschapsbelasting. Als deze twee veranderingen (personen- en vennootschapsbelasting) in kaart zijn gebracht, kan vervolgens geschat worden of de overheid 200 miljoen euro extra inkomsten zal realiseren of niet.

2. Indeling Belgisch bedrijfswagenpark

De eerste, en ook belangrijkste, stap in het antwoord op deze onderzoeksvraag is de indeling van het Belgische bedrijfswagenpark. Omdat er geen erg gedetailleerde data bestaan over de wagens die deel uitmaken van het Belgisch bedrijfswagenpark heb ik een artikel van Taxworld gebruikt. Taxworld is een financiële portaalwebsite voor iedereen die beroepsmatig bezig is met onder

⁶³ Federale Staatsschuld – Agentschap van de schuld, 25 juni, 2012. *Jaarverslag 2011*, p 14. Opgevraagd op 16 oktober, 2012, via <http://www.debtagency.be/Pdf/rpt2011nl.pdf>.

andere belastingen, audit, vennootschapsrecht en finance. Op deze portaalwebsite staat een artikel waarin het bedrijfswagenpark werd ingedeeld in een aantal segmenten. Deze indeling werd als basis gebruikt voor het antwoord van deze onderzoeksvraag. Er zijn echter zowel segmenten als bedrijfswagens toegevoegd aan de indeling van Taxworld.⁶⁴

Het bedrijfswagenpark is ingedeeld in acht segmenten, gaande van kleine wagens tot luxewagens, SUV's, elektrische en hybride wagens, met telkens drie tot zeven wagens (details: bijlage 1). Figuur 1 geeft een scatterplot weer van de verschillende wagens die het onderwerp zijn van deze case study. Hierin is de spreiding te zien van de verschillende type bedrijfswagens op gebied van cataloguswaarde en CO₂-uitstoot. De gemiddelde bedrijfswagen in deze steekproef heeft een CO₂-uitstoot van 99,56 gram CO₂ per kilometer en een cataloguswaarde van € 34.721,89. Het overgrote deel van deze steekproef bedrijfswagens heeft een cataloguswaarde tussen de € 10.000 en € 60.000 en een CO₂-uitstoot tussen 80 en 100 gram CO₂ per kilometer. Alle elektrische wagens hebben een uitstoot van 0 gram CO₂ per kilometer. Ook hybride wagens hebben een uitstoot die onder het gemiddelde ligt. In deze steekproef zit één echte outlier, namelijk de Mercedes GL 450 met een cataloguswaarde van € 107.197 en een CO₂-uitstoot van 307 gram CO₂ per kilometer.⁶⁵

3. Berekening voordeel van alle aard

Nu het Belgische bedrijfswagenpark is ingedeeld in acht segmenten en ieder segment tussen de drie en zeven wagens telt, wordt verder gegaan met het effectief berekenen van het verschil in voordeel van alle aard. Deze nieuwe berekeningswijze is de belangrijkste verandering in de nieuwe fiscale regelgeving rond bedrijfswagens die ingevoerd werd op 1 januari 2012. Dit nieuwe voordeel zal natuurlijk gebruikt worden in de personenbelasting van de werknemer die de bedrijfswagen gratis ter beschikking heeft, maar zal ook gebruikt worden als basis voor de berekening van de verworpen uitgave die de werkgever in rekening moet brengen in de vennootschapsbelasting. De formules om de waarde van het voordeel te berekenen zijn terug te vinden in het antwoord op deelvraag 1 in de literatuurstudie. Hierbij is het noodzakelijk opnieuw op te merken dat er in de regelgeving die gold tot 1 januari 2012, twee formules gebruikt konden worden. Welke formule gebruikt moest worden was afhankelijk van de enkele afstand tussen woon- en werkplaats voor de werknemer. Na de verandering was er slechts 1 formule die door iedereen gebruikt moest worden, ongeacht de afstand tussen woon- en werkplaats van de werknemer. Dit heeft zijn invloed op de vergelijking van het nieuwe voordeel van alle aard en het oude. Het nieuwe voordeel moet telkens vergeleken worden met twee oude voordelen, afhankelijk van de afstand tussen woon- en werkplaats voor de werknemer. Ten slotte is het ook belangrijk op te merken dat het voordeel van alle aard berekend werd voor het belastingjaar 2012 (inkomsten 2011). Om het voordeel te berekenen volgens de nieuwe regelgeving stellen er zich geen problemen. De nieuwe regelgeving moet toegepast worden. Maar om te kunnen vergelijken met de oude regelgeving zou het voordeel berekend moeten worden aan de hand van de formules die zouden gelden indien er geen nieuwe regelgeving was doorgevoerd. De laatste indexatie van de coëfficiënten in de oude regelgeving (

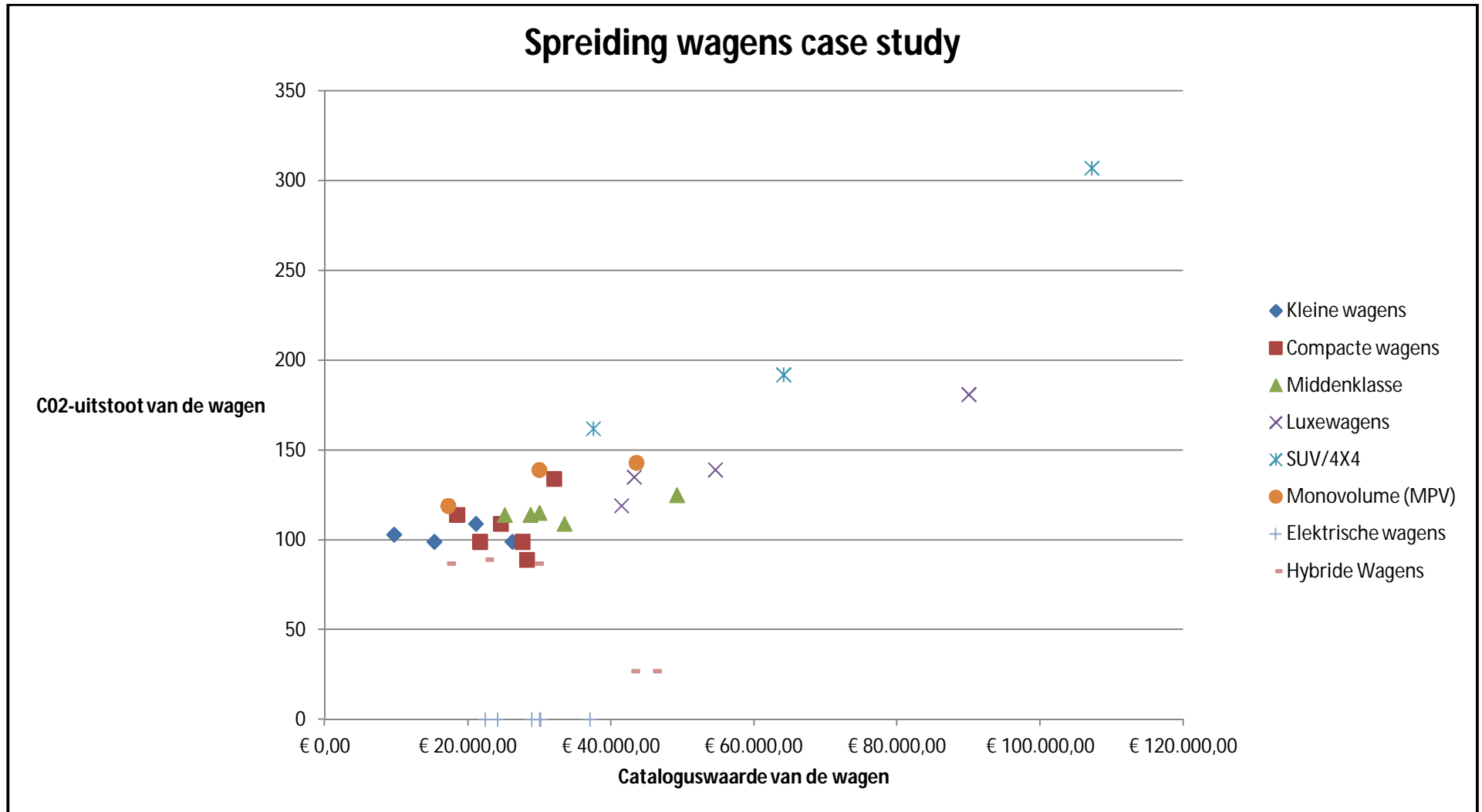
⁶⁴Janssens, K., 6 december, 2011. *Voordeel alle aard bedrijfswagens: niet alle auto's worden duurder*. Opgevraagd op 25 november, 2012, via <http://www.taxworld.be/taxworld/voordeel-alle-aard-firmawagens-niet-alle-autos-woorden-duurder.html>.

⁶⁵Vroom.be, (z.d.). *Prijzen nieuwe wagens*. Opgevraagd op 7 maart, 2013, via <http://www.vroom.be/nl/prijzen-nieuwe-wagens/>.

0,00237 voor diesel en 0,00216 voor andere motoren) is niet van toepassing, aangezien deze coëfficiënten gelden voor het belastingjaar 2011 (inkomsten 2010). Daarom is het noodzakelijk gebruik te maken van de geïndexeerde coëfficiënten die gebruikt zouden worden indien er geen nieuwe regelgeving was ingevoerd. Deze bedragen 0,00245 voor dieselmotoren en 0,00224 voor motoren die door andere brandstof aangedreven werden. Voor elektrische wagens verandert er niets en wordt nog steeds de coëfficiënt 0,10 per 5.000 of 7.500 kilometer gebruikt.⁶⁶

⁶⁶ Janssens, K., 6 december, 2011. *Voordeel alle aard bedrijfswagens: niet alle auto's worden duurder*. Opgevraagd op 25 november, 2012, via <http://www.taxworld.be/taxworld/voordeel-alle-aard-firmawagens-niet-alle-autos-woorden-duurder.html>.

Figuur 12: Spreiding wagens case study



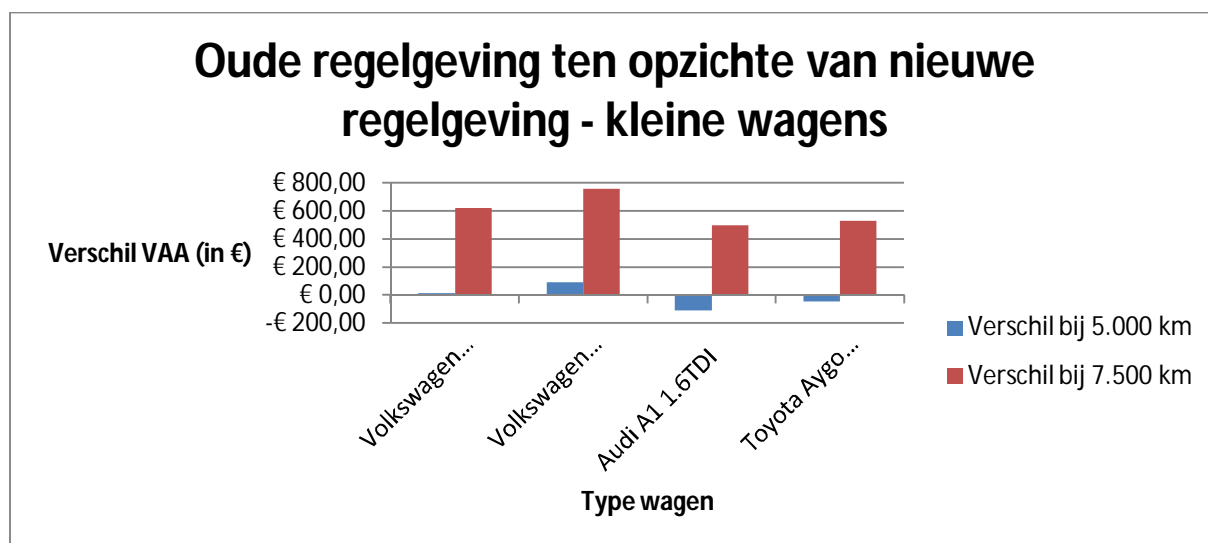
4. Vergelijking van het voordeel van alle aard

Na de berekening van het oude en het nieuwe voordeel alle aard kunnen deze vergeleken worden. Deze vergelijking wordt gemaakt per segment, zodat trends binnen segmenten en tussen segmenten kunnen ontdekt worden. De gedetailleerde gegevens per segment en per type bedrijfswagen zijn terug te vinden in bijlage 1.

4.1. Kleine wagens

De wagens die bij dit segment van de bedrijfswagenmarkt horen zijn de Volkswagen Polo 1.2 en 1.6 TDI, de Audi A1 en de Toyota Aygo. De gemiddelde cataloguswaarde is € 18.036,50 en deze wagens stoten gemiddeld 102,5 gram CO₂ per kilometer uit. In onderstaande figuur 2 worden de verschillen tussen de oude en nieuwe regelgeving grafisch uitgezet. Wat hieruit afgeleid kan worden is dat de verschillen voor een werknemer die 5.000 km in zijn formule ter berekening van het voordeel van alle aard zou moeten gebruiken, omdat hij minder dan 25 kilometer enkele rit van zijn werkplaats woont, eerder beperkt zijn. Het verschil in voordeel van alle aard bedraagt hier maximum € 100 en kan zowel in de positieve zin als in de negatieve zin uitvallen. Zo zal het voordeel van alle aard voor de twee Volkswagens licht dalen en voor de Audi en Toyota licht stijgen. Als enkel gekeken wordt naar werknemers die verder dan 25 kilometer van hun werkplaats wonen, is het opvallend dat voor iedere wagen binnen dit segment het voordeel van alle aard sterk daalt. Het oude voordeel zou tussen de € 500 en € 750 euro hoger liggen dan het nieuwe voordeel. Mensen die ver van hun werkplaats wonen en een kleine bedrijfswagen ter beschikking hebben, zullen belast worden op een lager voordeel, waardoor ze minder belastingen zullen moeten betalen. Een slot opmerking bij dit segment is wel essentieel. De nieuwe regelgeving geeft aan dat het voordeel van alle aard minimum € 1.200 bedraagt. Volgens de nieuwe berekeningsregels zou het voordeel van alle aard voor de Volkswagen Polo 1.2TDI 3d € 771,72 en voor de Toyota Aygo € 355,30 bedragen. Het voordeel van alle aard voor deze types bedrijfswagens wordt dus kunstmatig verhoogd, waardoor het belastingvoordeel voor de werknemer kleiner wordt, aangezien de waarde van het voordeel van alle aard kunstmatig verhoogd wordt en dus meer belastingen betaald zullen moeten worden dan wanneer deze kunstmatige verhoging niet bestond.

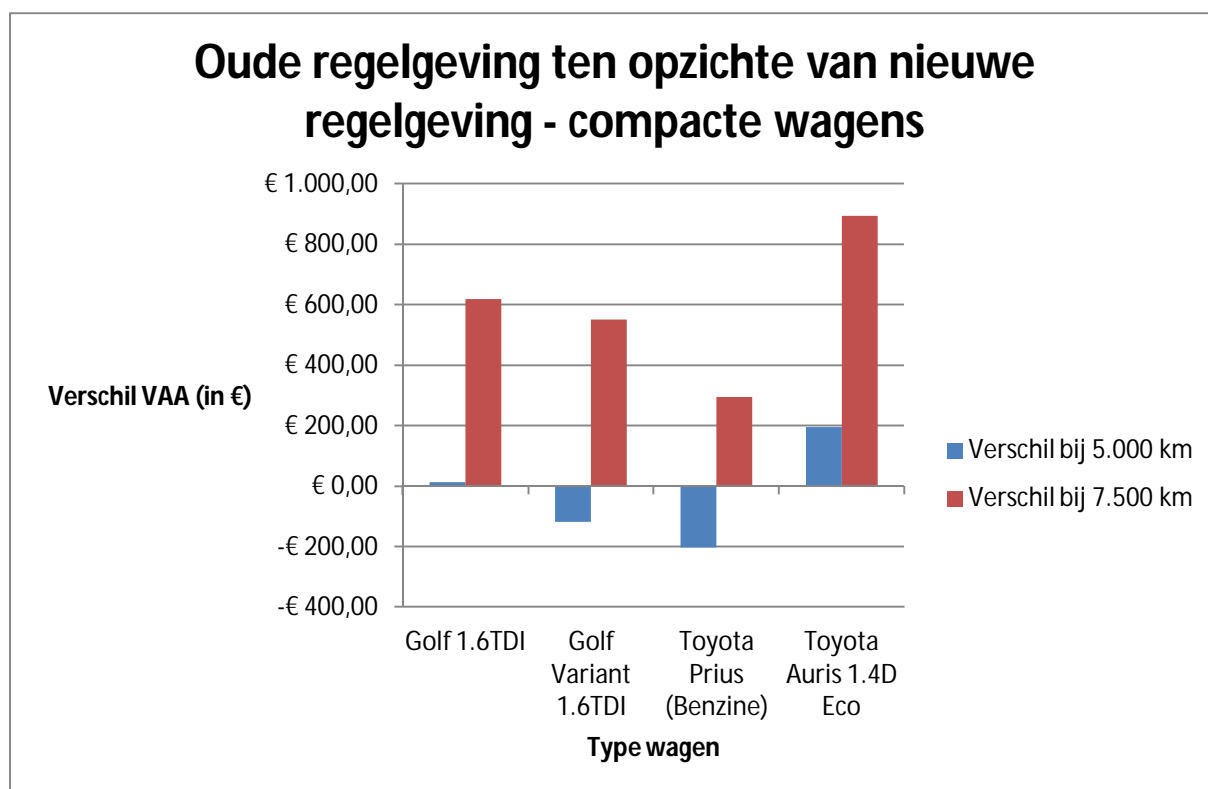
Figuur 13: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Kleine wagens



4.2. Compacte wagens

Een volgend segment in het bedrijfswagenpark zijn de compacte wagens. Deze zijn iets groter dan de kleine wagens maar nog steeds niet erg groot. Voorbeelden van dit segment zijn de Volkswagen Golf, de Toyota Prius en Auris. De gemiddelde uitstoot en cataloguswaarde bedragen 102,75 gram CO₂ per kilometer en € 23.208,75. Uit figuur 3 blijkt dat het segment van de compacte wagens vrijwel dezelfde resultaten heeft als het segment van de kleine wagens. De werknemers die vroeger de 5.000 kilometer formule konden gebruiken, kennen een wisselend succes, waarbij het verschil binnen de € 200 zal liggen. Werknemers die voorheen de 7.500 kilometer formule konden gebruiken gaan er stuk voor stuk op vooruit. Het nieuwe voordeel is lager dan het oude voordeel bij 7.500 kilometer. Bij dit segment geldt opnieuw de opmerking in verband met de minimumwaarde van het voordeel van € 1.200. Voor alle wagens, behalve de Golf Variant wordt de waarde van het nieuwe voordeel kunstmatig op € 1.200 gehouden, waardoor de werknemers niet volledig van de nieuwe berekeningswijze kunnen profiteren.

Figuur 14: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Compacte wagens

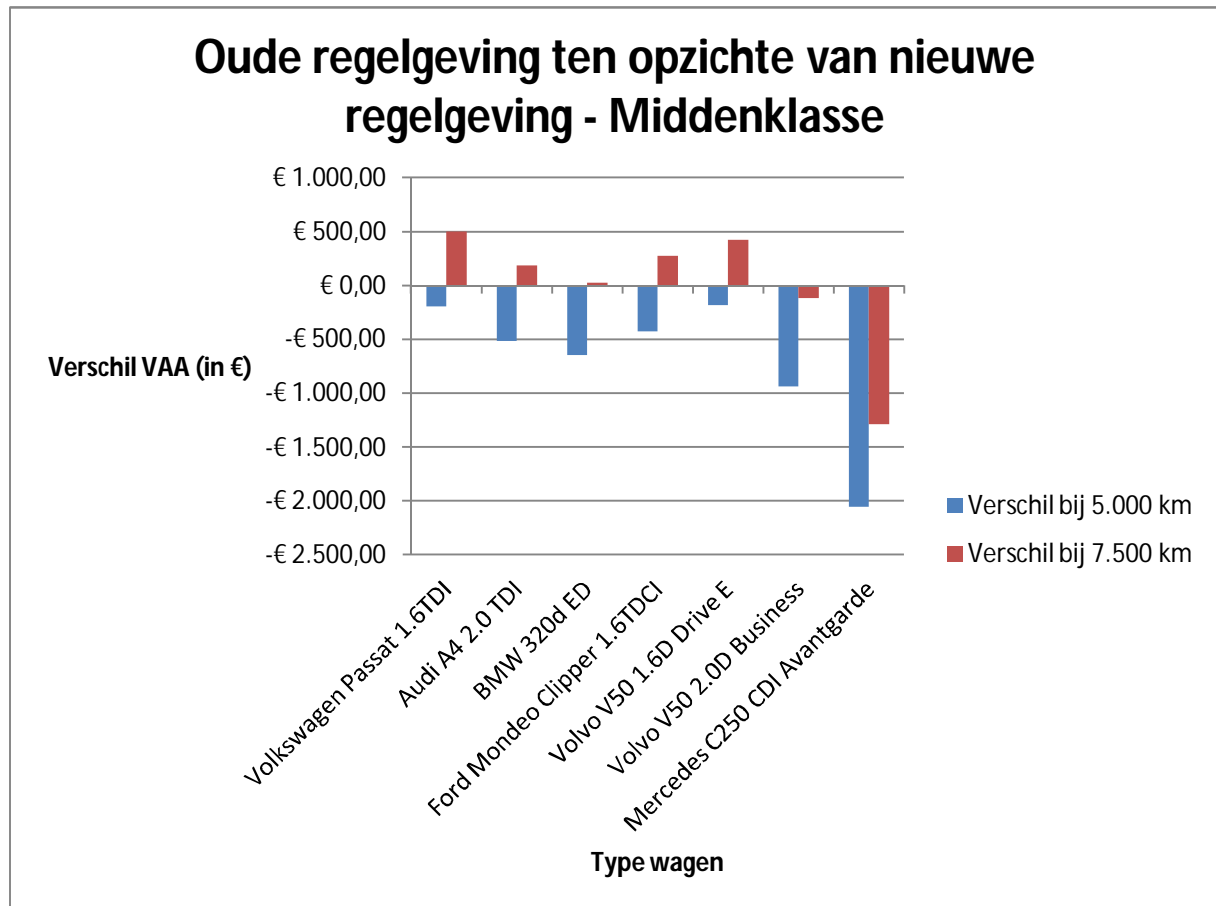


4.3. Middenklasse

In de middenklasse zitten gezinswagens zoals de Volkswagen Passat, de Ford Mondeo en de Volvo V50. De wagens in dit segment stoten gemiddeld 115,71 gram CO₂ uit per kilometer en de gemiddelde cataloguswaarde bedraagt € 32.238,86. Zowel de uitstoot als de cataloguswaarde ligt beduidend hoger dan in de twee voorgaande segmenten. Dit heeft ook zijn duidelijke gevolgen voor het verschil in voordeel van alle aard, zoals te zien is in figuur 4. Werknemers die vroeger minder dan 25 kilometer van hun werkplaats woonden gaan er allemaal op achteruit. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat deze werknemers vroeger de voordelige 5.000 kilometer formule

konden gebruiken. Met de nieuwe regelgeving verdwijnt dit voordeel en zorgt de hogere cataloguswaarde ervoor dat het voordeel hoger ligt dan bij de oude regelgeving. Voor de werknemers die langere afstanden moeten afleggen, daalt het voordeel voor vijf van de zeven wagens met maximum €500. De Mercedes C250 is het buitenbeentje in deze grafiek. Het voordeel van alle aard van deze wagen stijgt met € 1.000 tot € 2.000 euro, afhankelijk van de formule gebruikt in de oude regelgeving. Deze sterke stijging is grotendeels te wijten aan de hoge catalogusprijs van deze wagen, zijnde € 48.187.

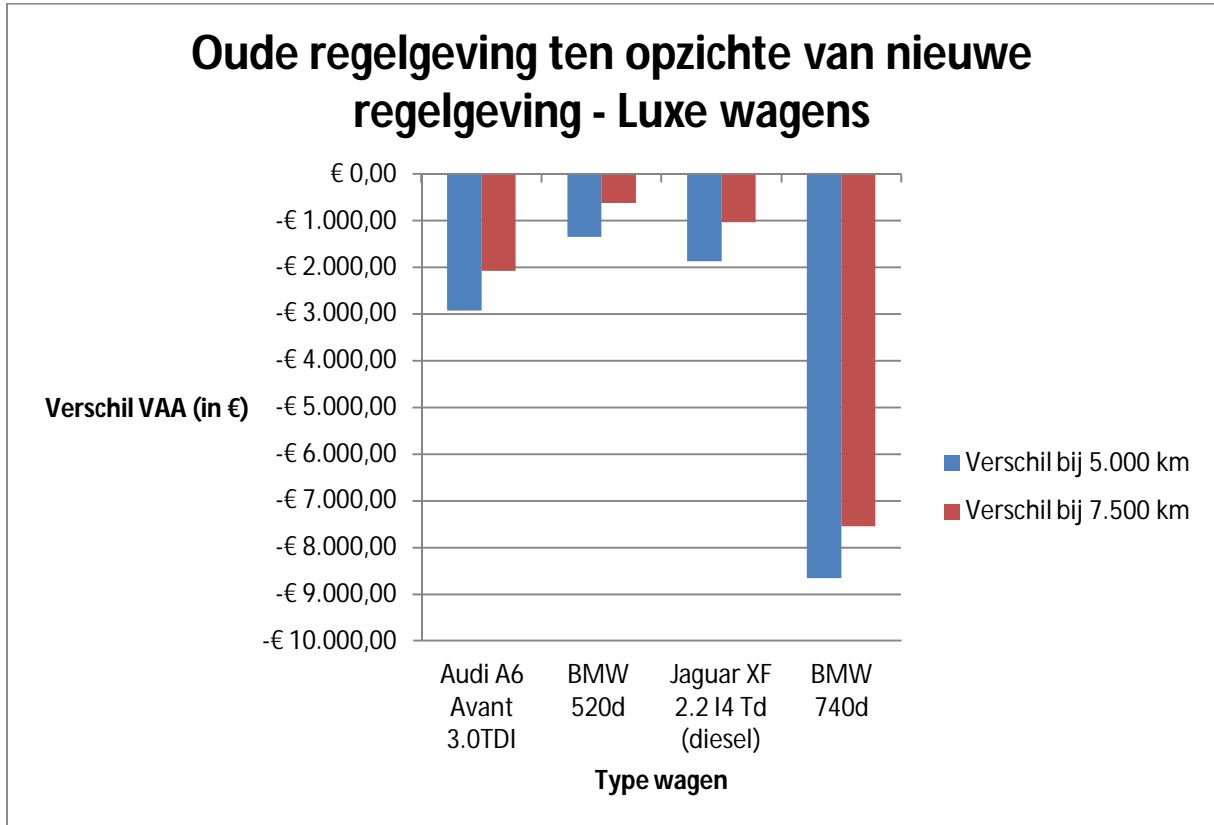
Figuur 15: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving - Middenklasse



4.4. Luxe wagens

Het segment luxe wagens, met merken als Audi, BMW en Jaguar, brengt ons naar een nieuw niveau van bedrijfswagens. De gemiddelde uitstoot van dit segment komt uit op 143,5 gram CO₂ per kilometer en een daarbij horende gemiddelde cataloguswaarde van € 57.301,75. Werknemers met een bedrijfswagen die zich in dit segment bevindt, gaan er in ieder geval op achteruit. Het nieuwe voordeel van alle aard zal altijd hoger liggen dan het oude voordeel, ongeacht welke formule in de oude regelgeving gebruikt werd. Deze stijging kan variëren van een kleine € 1.000 tot een slordige € 7.000 op jaarbasis. Dit vindt natuurlijk zijn oorzaak in de hoge uitstoot en catalogusprijzen van deze bedrijfswagens.

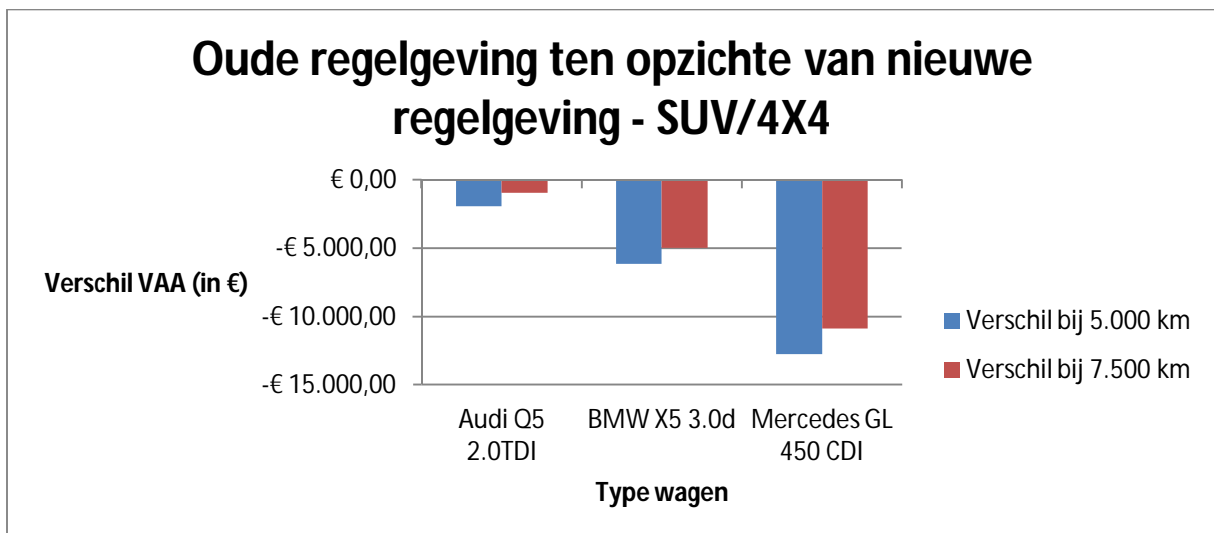
Figuur 16: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Luxe wagens



4.5. SUV/4X4

De gemiddelde uitstoot van de drie geselecteerde wagens voor dit segment is maar liefst 220 gram CO₂ per kilometer. Deze zeer hoge uitstoot, samen met de erg hoge catalogusprijzen (gemiddeld € 69.594) zorgen voor erg hoge waarden voor het voordeel van alle aard onder de nieuwe regelgeving. Het voordeel stijgt ongeacht welke formule de werknemer kon gebruiken onder de oude regelgeving. De stijging varieert tussen de € 1.000 en € 12.000, afhankelijk van het type wagen.

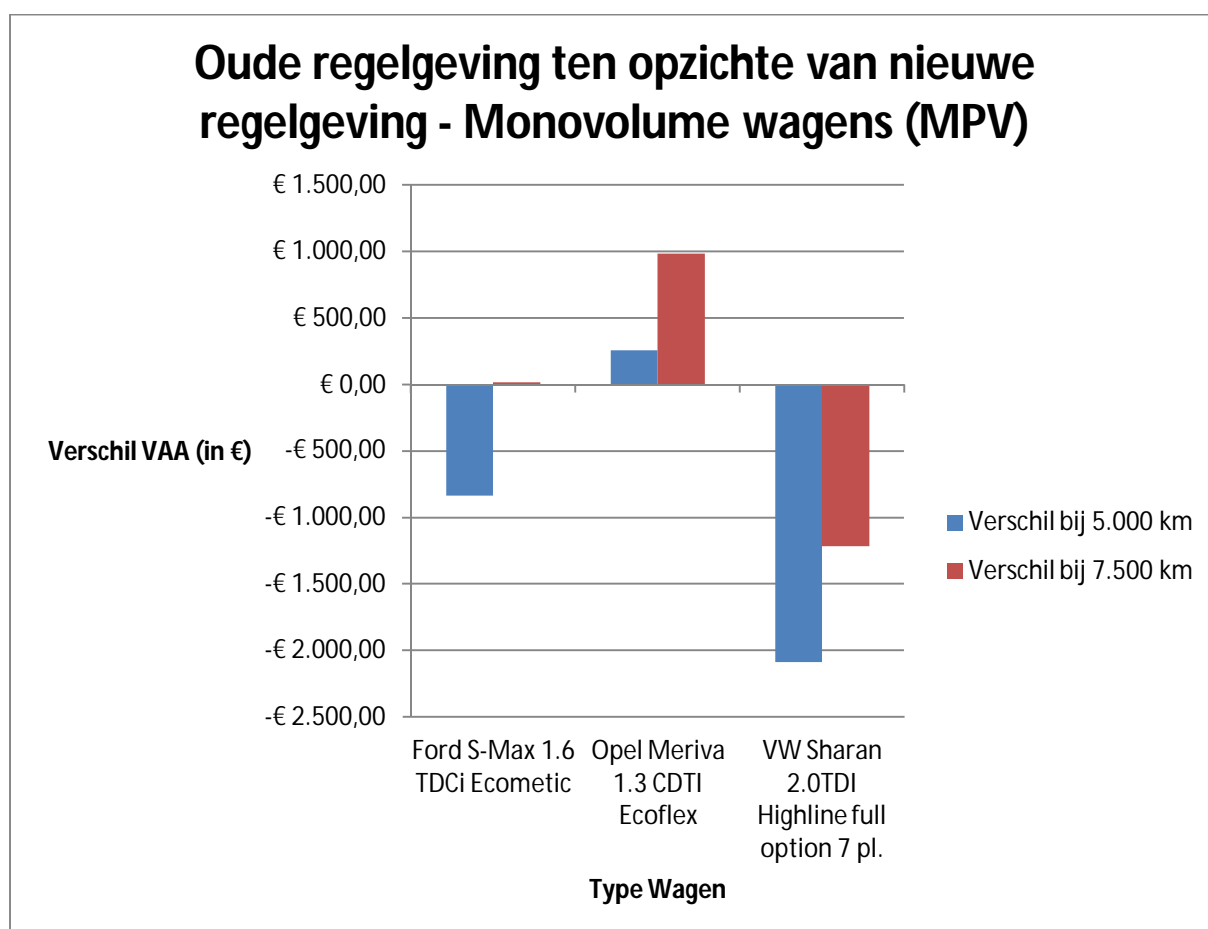
Figuur 17: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – SUV/4X4



4.6. Monovolumewagens (MPV)

Vervolgens wordt verder gegaan met het segment van de monovolumewagens. Hierin zijn drie wagens geselecteerd met onderlinge verschillen. Zo heeft de Opel Meriva een veel lagere uitstoot dan de andere twee wagens, alsook een lagere cataloguswaarde. De lagere waarden van deze twee parameters heeft zelfs tot gevolg dat werknemers die over deze bedrijfswagen gratis kunnen beschikken er op vooruit gaan. Het nieuwe voordeel zal lager liggen dan het oude voordeel, wat voor minder belastingen zal zorgen. Het voordeel van deze Opel Meriva wordt zelfs kunstmatig verhoogd tot € 1.200, omdat dit de minimumwaarde van het voordeel van alle aard is. De andere twee bedrijfswagens worden echter fiscaal minder interessant. Voor dit segment geldt dat het effect van de nieuwe regelgeving sterk afhangt van het type wagen, vermits er binnen dit segment nog grote verschillen kunnen voordoen.

Figuur 18: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Monovolumewagens

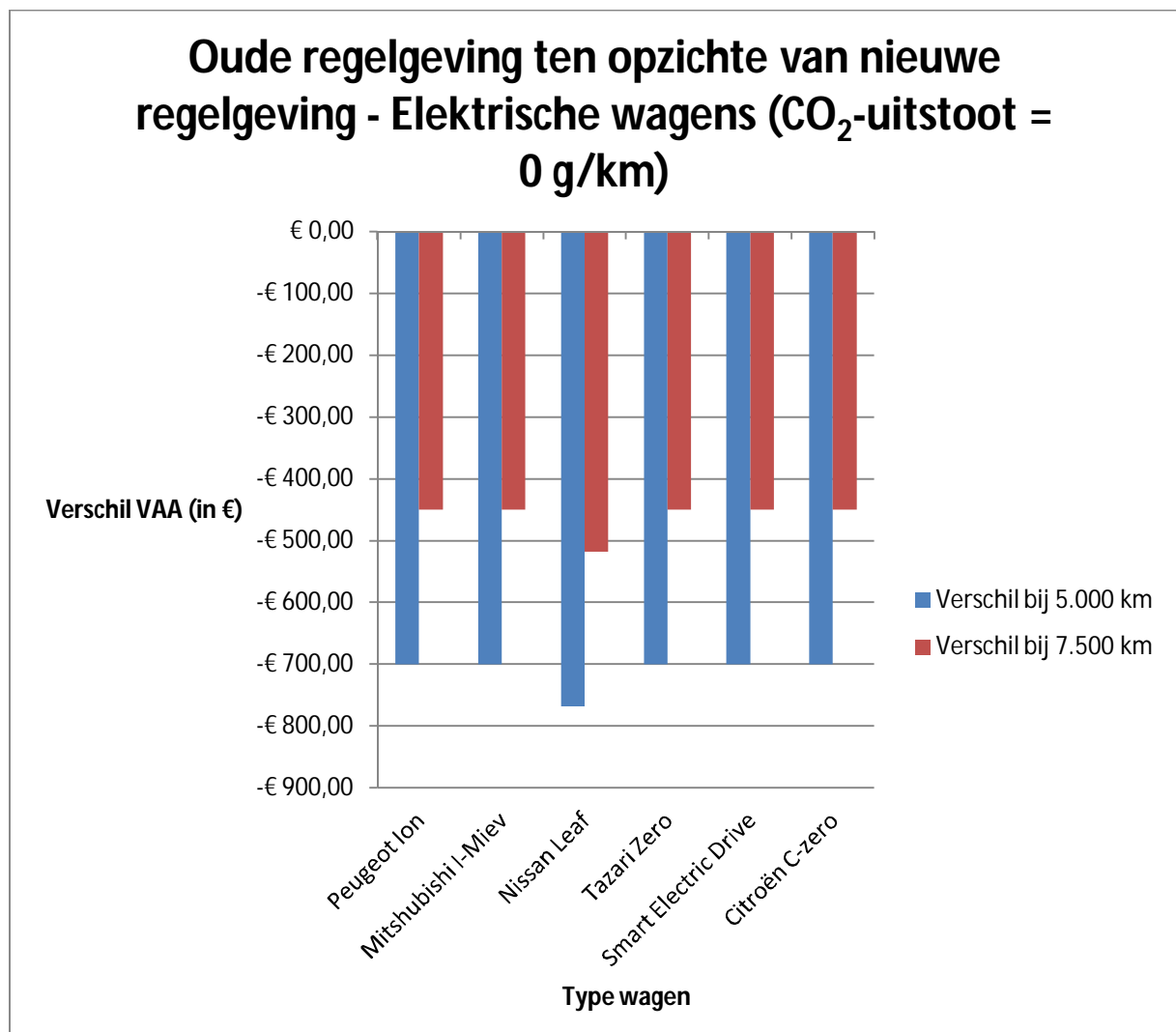


4.7. Elektrische wagens

In de laatste twee segmenten wordt de aandacht gericht op wagens die geen, of niet alleen, fossiele brandstof nodig hebben voor de werking van de motor. In dit segment zitten enkel wagens zonder CO₂-uitstoot. De gemiddelde cataloguswaarde bedraagt € 28.741,50, wat bewijst dat deze wagens niet goedkoop zijn. Het voordeel van alle aard van elektrische wagens werd onder de oude regelgeving via een alternatieve formule berekend. Aangezien er geen CO₂-uitstoot is bij deze wagens kan dit dus niet gebruikt worden in de formule van de berekening van het voordeel.

Daarom vermenigvuldigd men het aantal kilometers (5.000 of 7.500) simpelweg met de coëfficiënt 0,10, wat neerkomt op een voordeel van alle aard van € 500 of € 750, wat hen de fiscaal goedkoopste bedrijfswagens maakte. Deze gunstige fiscale regelgeving was een extra motivatie voor bedrijven om dit soort wagens aan te bieden aan hun werknemers. In de nieuwe regelgeving valt zoals eerder aangehaald het aantal kilometer weg en komt de cataloguswaarde in de plaats. Aangezien deze wagens vrij duur zijn voor de prestaties die ze kunnen leveren, zal dit een negatieve impact hebben op het voordeel van alle aard. Voor vijf van de 6 wagens wordt dit nieuwe voordeel kunstmatig verhoogd naar € 1.200 als minimumwaarde voor het voordeel van alle aard. Hierdoor is het nieuwe voordeel voor vijf van de zes wagens € 700 (€ 1.200 – € 500) hoger voor werknemers die vroeger de 5.000 kilometer formule konden gebruiken en € 450 (€ 1.200 - € 750) hoger voor mensen die vroeger de 7.500 kilometer formule konden gebruiken. Dit is duidelijk te zien in onderstaande figuur 19. Enkel de Nissan Leaf is de uitzondering in dit segment. Omdat deze wagen een cataloguswaarde heeft van € 36.990, die ver boven de andere cataloguswaarden van dit segment ligt, is het nieuwe voordeel van alle aard voor deze wagen hoger dan € 1.200, waardoor werknemers die deze bedrijfswagen gratis in hun bezit hebben er iets meer op achteruit gaan.

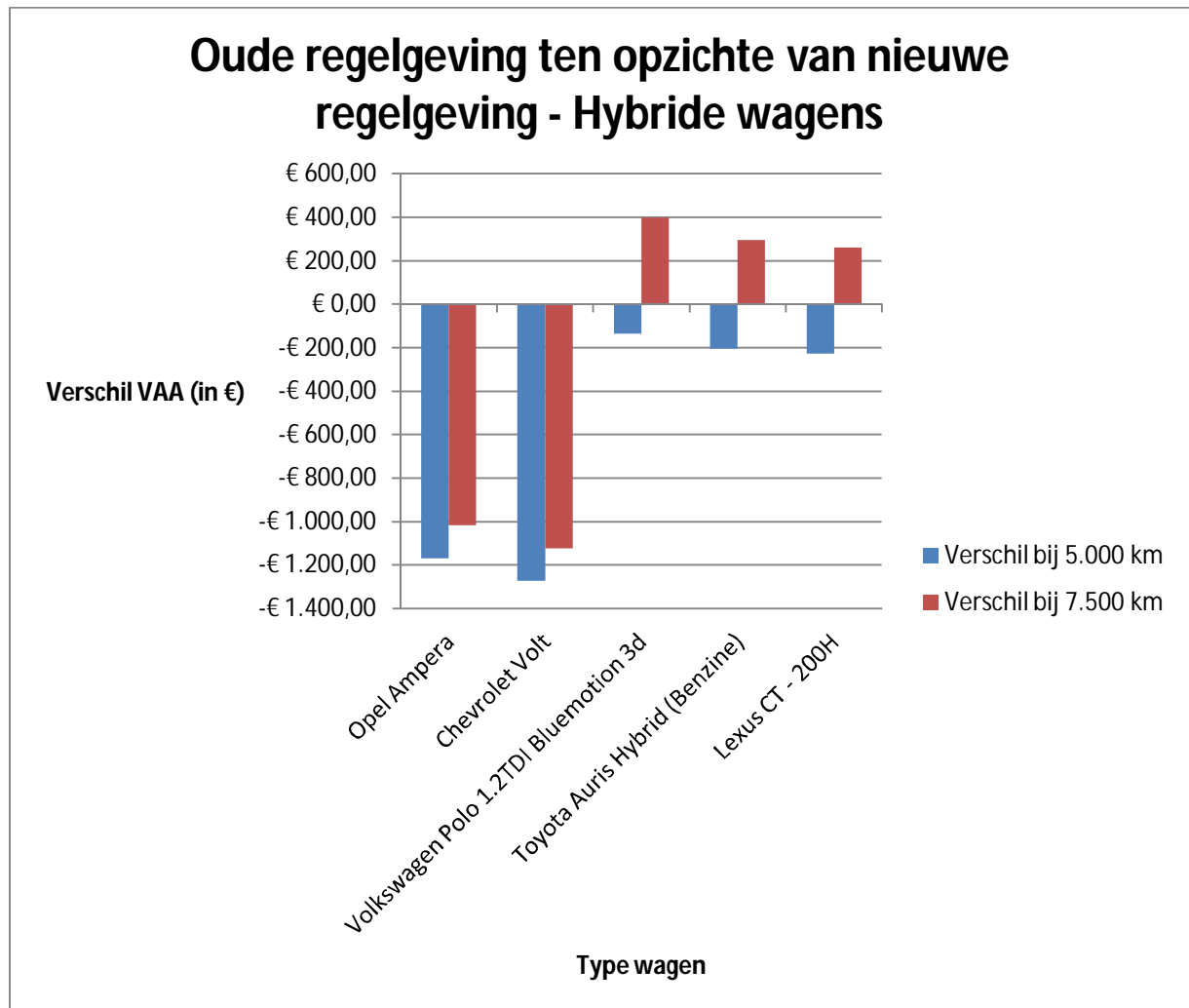
Figuur 19: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Elektrische wagens



4.8. Hybride wagens

Een Hybride wagen is een wagen die een combinatie van verschillende technieken gebruikt ter aandrijving van de wagen. Zo kan een wagen bijvoorbeeld worden aangedreven door een combinatie van een verbrandingsmotor en een elektromotor. Binnen dit segment vind je zowel dure wagens (Chevrolet Volt € 45.950) als goedkopere wagens (Volkswagen Polo 1.2 TDI Bluemotion € 17.160). De uitstoot van deze wagens is ook vrij verschillend. Zo hebben de Opel Ampera en de Chevrolet Volt een uitstoot van slechts 27 gram CO₂ per kilometer. De andere drie wagens binnen dit segment hebben een uitstoot van 87 of 89 gram. Deze verschillen hebben ook hun invloed op de verschillen in het voordeel van alle aard. Alle wagens gaan er op achteruit voor werknemers die voorheen de 5.000 kilometer formule konden gebruiken. Voor de gebruikers van de 7.500 kilometer formule zijn er wisselende veranderingen. Voor de eerste twee wagens in dit segment zal het voordeel ook erg stijgen. Dit is vooral te wijten aan de erg hoge catalogusprijs van deze wagens (beide boven de € 40.000). De andere drie wagens worden voordeliger dan voordien omdat ze een normale cataloguswaarde hebben en een erg lage CO₂-uitstoot.

Figuur 20: Oude regelgeving ten opzichte van nieuwe regelgeving – Hybride wagens



Figuur 21: Overzichtstabel

Segment	Type wagen	Vershil met oud (5.000)	verschil met oud (7.500)
Kleine wagens	Volkswagen Polo 1.2TDI 3d	€ 12,75	€ 619,13
	Volkswagen Polo 1.6TDI	€ 88,70	€ 756,32
	Audi A1 1.6TDI	-€ 110,65	€ 495,72
	Toyota Aygo (Benzine)	-€ 46,40	€ 530,40
Compacte wagens	Golf 1.6TDI	€ 12,75	€ 619,13
	Golf Variant 1.6TDI	-€ 117,30	€ 550,33
	Toyota Prius (Benzine)	-€ 203,20	€ 295,20
	Toyota Auris 1.4D Eco	€ 196,50	€ 894,75
Middenklasse	Volkswagen Passat 1.6TDI	-€ 195,56	€ 502,69
	Audi A4 2.0 TDI	-€ 516,61	€ 187,77
	BMW 320d ED	-€ 643,08	€ 24,55
	Ford Mondeo Clipper 1.6TDCI	-€ 423,90	€ 274,35
	Volvo V50 1.6D Drive E	-€ 183,02	€ 423,35
	Volvo V50 2.0D Business	-€ 936,79	-€ 116,04
	Mercedes C250 CDI Avantgarde	-€ 2.052,37	-€ 1.286,75
Luxewagens	Audi A6 Avant 3.0TDI	-€ 2.926,80	-€ 2.075,43
	BMW 520d	-€ 1.349,01	-€ 620,13
	Jaguar XF 2.2 I4 Td (diesel)	-€ 1.863,96	-€ 1.037,09
	BMW 740d	-€ 8.659,89	-€ 7.551,27
SUV/4X4	Audi Q5 2.0TDI	-€ 1.934,84	-€ 942,59
	BMW X5 3.0d	-€ 6.164,81	-€ 4.988,81
	Mercedes GL 450 CDI	-€ 12.778,22	-€ 10.897,84
Monovolume (MultiplePurposeVehicle)	Ford S-Max 1.6 TDCi Ecometic	-€ 837,02	€ 14,35
	Opel Meriva 1.3 CDTI Ecoflex	€ 257,75	€ 986,63
	VW Sharan 2.0TDI Highline full option 7 pl.	-€ 2.089,74	-€ 1.213,86
Elektrische wagens	Peugeot Ion	-€ 700,00	-€ 450,00
	Mitshubishi I-Miev	-€ 700,00	-€ 450,00
	Nissan Leaf	-€ 768,23	-€ 518,23
	Tazari Zero	-€ 700,00	-€ 450,00
	Smart Electric Drive	-€ 700,00	-€ 450,00
	Citroën C-zero	-€ 700,00	-€ 450,00
Hybride Wagens	Opel Ampera	-€ 1.168,46	-€ 1.017,26
	Chevrolet Volt	-€ 1.273,03	-€ 1.121,83
	Volkswagen Polo 1.2TDI Bluemotion 3d	-€ 134,25	€ 398,63
	Toyota Auris Hybrid (Benzine)	-€ 203,20	€ 295,20
	Lexus CT - 200H	-€ 225,60	€ 261,60

5. Realisatie budgettair doel

Zoals eerder aangehaald, maakt de nieuwe fiscale regelgeving rond bedrijfswagens deel uit van de begrotingsmaatregelen voor 2012. Alle maatregelen die hiervoor getroffen zijn, staan vermeld in de wet houdende diverse bepalingen van 28 november 2011. Één van deze maatregelen was dus die nieuwe regelgeving in de personenbelasting voor bedrijfswagens (art 39 van deze wet). Verder werd ook een belasting op bedrijfswagens toegevoegd voor de werkgever via een verworpen uitgave ten belopen van 17% van het voordeel van alle aard berekend volgens de nieuwe regelgeving (art 49).⁶⁷

Bij de bekendmaking van deze maatregel berichtte een aantal media dat de overheid 200 miljoen euro extra inkomsten wilden genereren via de nieuwe regels voor bedrijfswagens.^{68, 69} Het is echter maar zeer de vraag of de overheid deze extra inkomsten werkelijk zal realiseren. Hoeveel de extra fiscale inkomsten zullen bedragen kan geschat worden. Hiervoor moet een onderscheid gemaakt worden tussen de extra inkomsten die zullen voortvloeien uit de personen- en vennootschapsbelasting. Het doel van de overheid was om 200 miljoen euro te halen via 100 miljoen extra in elk van beide belastingen.⁷⁰

5.1. Extra inkomsten uit de personenbelasting

Om een inschatting te kunnen maken wat de extra inkomsten zullen zijn uit de personenbelasting moet bepaald worden wat het verschil in voordeel van alle aard is tussen de oude en nieuwe regelgeving. Omdat het praktisch niet haalbaar is om dit voor elke bedrijfswagen in België te doen, wordt geopteerd voor de keuze om te werken met een steekproef van bedrijfswagens. Via de berekening van de gemiddelde verandering in de waarde van het voordeel voor de meest voorkomende bedrijfswagens in België kan een schatting gemaakt worden van de extra inkomsten uit de personenbelasting.

Uit de salarisenquête van Vacature van 2012 blijkt dat de wagens vermeld in figuur 10 de 10 meest voorkomende bedrijfswagens in België zijn. Samen vertegenwoordigen ze 1/3 van het totale Belgische bedrijfswagenpark. De details van deze top 10 kunnen geraadpleegd worden in onderstaande figuur 10.⁷¹ Om concreet tot een schatting van de extra inkomsten uit de personenbelasting te komen, is het nodig om het gemiddelde verschil in voordeel van alle aard te berekenen voor deze wagens, waarop vervolgens een belastingspercentage geheven zal moeten worden. Maar bij de berekening van het gemiddelde voordeel van alle aard stelt er zich een

⁶⁷Federale Overheidsdienst Justitie, 28 november, 2011. *Wet houdende diverse bepalingen*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&table_name=wet&cn=2011122801.

⁶⁸Knack, 11 januari, 2012. *Hogere belasting op bedrijfswagens wordt omzeild*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://trends.knack.be/economie/belga-economie/hogere-belasting-op-bedrijfswagens-wordt-omzeild/article-4000028813789.htm>.

⁶⁹De Standaard, 31 december, 2011. *Hogere belasting bedrijfswagens gaat 200 miljoen opleveren*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20111231_010.

⁷⁰Mobimix, 28 november, 2011. *Begroting Di Rupo: 200 miljoen uit bedrijfswagens*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://www.mobimix.be/node/2798>.

⁷¹Vacature, 3 januari, 2013. *De 10 populairste bedrijfswagens in België*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://www.vacature.com/blog/de-10-populairste-bedrijfswagens-in-belgie>.

probleem. Zoals te lezen staat in figuur 10 is de Volkswagen Golf de meest voorkomende bedrijfswagen met een marktaandeel van 6,42%. Maar de informatie uit deze top 10 is niet voldoende gedetailleerd. Zo zijn er verschillende types van een Volkswagen Golf. Voor wagens in de top 10 waarvoor dit het geval is, zal een gemiddelde genomen worden van de verschillende types, motorvermogens en brandstoffen. De gemiddeldes per wagen uit de top 10 zijn te vinden in figuur 11. Voor verdere details van de berekening, per type, motorvermogen en brandstof, zie bijlage 2.

Figuur 22: Top 10 Belgische bedrijfswagenpark

Wagen	Aandeel	Wagen	Aandeel
1. Volkswagen Golf	6,42 %	6. Volvo V50	2,97 %
2. Audi A4	4,96 %	7. Audi A3	2,92 %
3. BMW 3-reeks	4,05 %	8. Renault Mégane	2,46 %
4. Mercedes C-Klasse	3,35 %	9. Opel Astra	2,41 %
5. Volkswagen Passat	3,13 %	10. BMW 1-reeks	2,23 %

De verschillen in het voordeel van alle aard tussen de oude en de nieuwe regelgeving zijn erg afhankelijk met welke oude regelgeving en formule het nieuwe voordeel vergeleken wordt. Werknemers die vroeger de 5.000 kilometer regel konden gebruiken omdat ze minder dan 25 kilometer van hun werkplaats woonden, werden minder zwaar belast dan de mensen die deze formule niet konden gebruiken. Werknemers die verder dan 25 kilometer van hun werkplaats woonden werden belast op een hoger voordeel van alle aard dan werknemers die minder dan 25 kilometer van hun werkplaats woonden. Deze verschillende behandeling in de vroegere regelgeving zorgt voor de variatie in verschillen van het voordeel van alle aard.

Figuur 23: Gemiddelde verschil in VAA tussen oude en nieuwe regelgeving

Type wagen	Vershil met 5.000 km	Vershil met 7.500 km
1. Volkswagen Golf	€ 46,97	€ 686,57
2. Audi A4	€ -1.266,99	€ -417,54
3. BMW 3-reeks	€ -1.094,25	€ -312,18
4. Mercedes C-klasse	€ -1.671,03	€ -831,56
5. Volkswagen Passat	€ -391,49	€ 346,24
6. Volvo V50	€ -559,90	€ 153,66
7. Audi A3	€ -20,13	€ 650,77
8. Renault Mégane	€ -159,48	€ 623,67
9. Opel Astra	€ 113,58	€ 848,48
10. BMW 1-reeks	€ -1.241,74	€ -354,84
GEWOGEN GEMIDDELDE	€ -625,99	€ 129,44

Een volgend probleem dat zich stelt, is de vraag waarmee de nieuwe waarde van het voordeel vergeleken moet worden. Zoals reeds hoger aangehaald, golden in de oude regelgeving twee verschillende formules. Bepaalde werknemers konden 5.000 kilometer in hun formule gebruiken omdat ze minder dan 25 kilometer enkele rit van hun werkplaats woonden. Andere werknemers, die meer dan 25 kilometer enkele rit moesten rijden, werden verplicht 7.500 kilometer in hun formule te gebruiken. Aangezien de rest van de formule voor beide partijen hetzelfde bleef, was de waarde van het voordeel van alle aard hoger voor mensen die 7.500 kilometer in hun formule moesten gebruiken. Omdat er in de nieuwe regelgeving één formule is die door alle werknemers gebruikt moet worden, zullen twee hypothesen uitgewerkt worden, waar in de eerste hypothese de nieuwe waarde van het voordeel van alle aard vergeleken zal worden met de oude regelgeving met 5.000 kilometer in de formule en in de tweede hypothese met de oude regelgeving met 7.500 kilometer in de formule.

Een volgende belangrijke keuze die gemaakt moet worden in het beantwoorden van deze onderzoeksvraag is het belastingspercentage waarmee de werkelijk te betalen belasting berekend wordt. Een eerste optie kan zijn om de waarde van het voordeel van alle aard te belasten aan het gemiddelde tarief van de personenbelasting. Hiervoor wordt het gemiddelde belastbaar inkomen per aangifte in de personenbelasting berekend. Op deze gemiddelde belastbare waarde worden dan de verschillende belastingsschalen toegepast, waardoor uiteindelijk het totale bedrag van te betalen belastingen wordt bekomen. Als deze te betalen belastingen worden gedeeld door het initiële gemiddelde belastbaar inkomen, wordt het gemiddelde belastingpercentage bekomen. Zie de berekeningen hieronder in figuur 12. Dit levert een gemiddeld belastingpercentage op van 27.67 %.

Figuur 24: Berekening gemiddelde belastingpercentage

$$\begin{aligned}\text{Netto belastbaar inkomen/aangifte} &= \text{totaal netto belastbaar inkomen} / \text{aantal aangiften}^{72} \\ &= 170.822.103.520 / 6.213.128 \\ &= 24.793,74 \text{ euro}\end{aligned}$$

Het gemiddelde netto belastbaar inkomen bedraagt dus € 24.793,74. Hierop passen worden nu de belastingschijven toegepast.⁷³

- 25% van 0 euro tot 8350 euro;
→ $(8350 - 6800 \text{ (belastingsvrije som)}) \times 0.25 = \mathbf{387.5 \text{ euro}}$
- 30% van 8350 euro tot 11.890 euro;
→ $(11.890 - 8350) \times 0.30 = \mathbf{1062 \text{ euro}}$
- 40% van 11.890 euro tot 19.810 euro;
→ $(19.810 - 11.890) \times 0.40 = \mathbf{3168 \text{ euro}}$
- 45% van 19.810 euro tot 36.300 euro;
→ $(24.793,74 - 19.810) \times 0.45 = \mathbf{2242.68 \text{ euro}}$
- 50% op de laatste schijf voor netto belastbaar inkomen van meer dan 36.300 euro.
→ **0 euro**

Gemiddeld belastingpercentage: $(387,50+1062+3168+2242,68)/24793,74 = 0,2767 \rightarrow 27,67\%$

Een alternatieve optie is het gebruik van de marginale belastingvoet. Aangezien het gemiddelde belastbaar inkomen € 24.793,74 euro bedraagt, is de hoogste belastingschaal 45%. Als ervan uitgegaan wordt dat het voordeel van alle aard bovenaan bij het belastbaar inkomen wordt geteld, moet het marginale percentage van 45% op het voordeel van alle aard worden toegepast in plaats van het gemiddelde percentage van 27,67%. In deze masterproef wordt geopteerd voor de marginale belastingvoet.

5.1.1. Nieuwe vergelijken met oude: 5.000 kilometer

Zoals in figuur 11 reeds vermeld staat, is het gemiddelde verschil in voordeel van alle aard voor de 10 populairste bedrijfswagens gelijk aan - € 625,99. Dit wil zeggen dat de het gemiddelde voordeel van alle aard van deze top 10 in de oude regelgeving € 625,99 lager lag dan nu in de nieuwe regelgeving. Omdat het voordeel van alle aard in de nieuwe regelgeving hoger ligt dan voorheen, zullen de werknemers dus meer belastingen moeten betalen in hun personenbelasting.

De budgettaire impact van de nieuwe fiscale regelgeving rond bedrijfswagens in de personenbelasting vertaalt zich in deze formule:

⁷²Nationaal instituut voor de statistiek, (z.d). *Fiscale inkomens*. Opgevraagd op 19 maart, 2013, via http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/arbeid_leven/fisc/.

⁷³ Portaal – Belgium.be – Informatie en diensten van de overheid (z.d.). *Belastingen*. Opgevraagd op 19 maart, 2013, via http://www.belgium.be/nl/belastingen/inkomstenbelastingen/particulieren_en_zelfstandigen/aangifte/vestiging_van_de_aanslag/.

Budgettaire impact personenbelasting = verschil VAA X aantal bedrijfswagens X marginale belastingvoet

met:

- Verschil VAA = € 625,99
- Aantal bedrijfswagens = 777.788 ⁷⁴
- Marginale belastingvoet = 45 %

Als deze gegevens worden ingevuld in de bovenstaande formule wordt een budgettaire impact van € 219.099.379,60 gerealiseerd. Dit wil zeggen dat de fiscus bijna € 220 miljoen extra inkomsten zal ontvangen via de personenbelasting. Wel moet opgemerkt worden dat er wordt uitgegaan van een situatie waarin iedereen in de oude regelgeving werd belast aan de hand van de 5.000 kilometer formule. Door dit te veronderstellen kan dit wel een overschatting zijn van de extra inkomsten, omdat de 5.000 kilometer formule voordeliger is dan de 7.500 kilometer formule.

5.1.2. Nieuwe vergelijken met oude: 7.500 kilometer

In de vergelijking van het nieuwe voordeel van alle aard met de oude waarde, gebruik makend van de 7.500 kilometer formule, geldt een heel ander verhaal. De gemiddelde nieuwe waarde van het voordeel van alle aard ligt € 129,44 euro onder de waarde van het voordeel bij de oude regelgeving. Dit betekent dat het belastbaar inkomen van de werknemers die de 7.500 kilometer formule voorheen gebruikten gemiddeld met € 129,44 zal dalen. Dit zal tot gevolg hebben dat de belastinginkomsten uit de personenbelasting zullen dalen. Uitgaande van dezelfde assumpties als in 16.1.1. is de budgettaire impact op de personenbelasting - € 45.304.595,42. Als er van uitgegaan wordt dat alle werknemers voorheen de 7.500 kilometer formule konden gebruiken, zal de fiscus een kleine € 50 miljoen euro minder ontvangen dan bij de oude regelgeving.

5.1.3. Werkelijke verhouding tussen 5.000 en 7.500 kilometer

Om een correcte inschatting te krijgen van de budgettaire impact van de maatregel moet gebruik gemaakt worden van een verdeling voor het aantal werknemers en bedrijfsleiders die de 5.000 of 7.500 kilometer formule gebruikten. Uit navraag bij een vijftal boekhoudkantoren en sociale secretariaten blijkt dat ongeveer 90% van de bedrijfsleiders de 5.000 kilometer regel gebruiken, omdat ze vaak op de bedrijfssite wonen. Dit geldt dan voornamelijk voor KMO's. Voor werknemers bleek dat de verdeling 5.000 / 7.500 kilometer formule neerkwam op 75% / 25%. Aangezien er meer werknemers een bedrijfswagen ter beschikking hebben dan bedrijfsleiders, zal deze verhouding gebruikt worden voor de berekening van de budgettaire impact van de nieuwe regelgeving.

Nu deze verhouding gekend is kan overgegaan worden naar de berekening van de werkelijke budgettaire impact van de nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens. Als de 75% / 25% verdeling wordt toegepast op het aantal bedrijfswagens (777.788) kan besloten worden dat 583.341 wagens, en dus ook werknemers, gebruik maakten van de 5.000 kilometer in de formule. Op de overige 194.447 wagens werd de 7.500 kilometer in de formule gebruikt. Als deze gegevens

⁷⁴ Corporate Vehicle Observatory, 2012. *CVO barometer 2012*, p 5.

vermenigvuldigd worden met de respectievelijke gewogen gemiddelde verschillen tussen het oude en nieuwe voordeel van alle aard, kan een juistere schatting van de budgettaire impact bekomen worden. Zie hiervoor de onderstaande formule.

$$\text{Budgettaire impact personenbelasting} = (583.341 * \text{€ } 625,99 * 0,45) + (194.447 * - 129,44 * 0,45) = \text{€ } 152.998.385,80$$

De totale extra inkomst uit de personenbelasting komt dus uit op iets meer dan € 150 miljoen euro.

5.2. Extra inkomsten vennootschapsbelasting

De grootste verandering in de vennootschapsbelasting betreft de nieuw ingevoerde verworpen uitgaven. Een gelijkaardige belasting bestond niet voor 1 januari 2012. Concreet moet een werkgever 17% van de waarde van het voordeel van alle aard, berekend volgens de nieuwe regelgeving, opnemen in zijn verworpen uitgaven. Verworpen uitgaven zijn uitgaven die de werkgever niet mag aftrekken van zijn winst. Dit heeft als gevolg dat de belastbare basis van de vennootschap hoger zal liggen, waardoor de fiscus extra belastinginkomsten zal genereren.

De gemiddelde waarde van het voordeel van alle aard in de nieuwe regelgeving voor de 10 populairste bedrijfswagens bedraagt € 2.136,85. Voor meer details over deze berekening, zie bijlage 2. De budgettaire impact van deze verworpen uitgaven kan berekend worden aan de hand van onderstaande formule.

Budgettaire impact vennootschapsbelasting : *gewogen gemiddelde nieuw voordeel van alle aard x aantal bedrijfswagens x verworpen uitgaven x vennootschapsbelasting*

met:

- Gewogen gemiddelde nieuw voordeel van alle aard = € 2.136,85
- Aantal bedrijfswagens = 777.788
- Verworpen uitgaven = 17%
- Vennootschapsbelasting = 33,99%

Als deze gegevens ingevuld worden in de formule wordt een budgettaire impact op de vennootschapsbelasting van € 96.036.287,16 gerealiseerd. Door het invoeren van deze verworpen uitgaven zal de overheid dus net geen € 100 miljoen extra inkomsten ontvangen via de vennootschapsbelasting.

5.3. Nuancering van de cijfers

Volgens de bovenstaande berekeningen zou de nieuwe maatregel de verwachte € 200 miljoen extra inkomsten gemakkelijk realiseren. Wel moet hierbij de vraag gesteld worden of er zich geen gedragswijzigingen zullen voordoen. Zowel werkgevers als werknemers zouden wel eens kunnen opteren voor minder of goedkopere bedrijfswagens met een lagere uitstoot. Minder en goedkopere bedrijfswagens zullen wellicht ook een economische impact hebben. Hier zal verdere aandacht aan besteed worden in hoofdstuk IV.

Het is alleen niet duidelijk hoe snel werkgevers hun bedrijfswagenpark kunnen herzien, omdat ze vaak gebonden zijn aan leasingcontracten van vier tot vijf jaar. Als deze contracten aflopen zal de werkgever, onder andere door de nieuwe regelgeving, er sterk toe geneigd zijn het bedrijfswagenpark te optimaliseren (verminderde belastingen, lagere uitstoot, ...). Als dit gebeurd is, zal het af te wachten zijn of de nieuwe regelgeving het gewenste resultaat van € 200 miljoen euro extra inkomsten zal kunnen blijven realiseren.

Tot slot blijkt uit bovenstaande berekeningen dat de overheid er niet in slaagt de last van de belasting eerlijk te verdelen over werknemers en werkgevers. De uitkomsten van de berekeningen tonen wel aan dat de werkgevers voor ongeveer € 100 miljoen extra belast zullen worden, maar de werknemers dragen een last die groter is dan € 100 miljoen, namelijk € 153 miljoen. De regering heeft in dit opzicht het vooropgestelde doel niet gehaald.

IV. DE ECONOMISCHE IMPACT VAN DE NIEUWE REGELGEVING

1. Inleiding

Zoals hoger al enkele keren aangehaald is het fiscale regime rond bedrijfswagens aangepast. De belangrijkste veranderingen hierin zijn de nieuwe berekening van het voordeel van alle aard en de toevoeging van de verworpen uitgave. Een werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking krijgt van zijn werkgever en deze zowel voor privé als zakelijke doeleinden mag gebruiken zal op dit voordeel belast worden in de personenbelasting van de werknemer. De waarde van dit voordeel is een voordeel van alle aard (VAA). De berekening van het VAA is gewijzigd als onderdeel van de begrotingsmaatregelen voor 2012. Een andere aanpassing die werd doorgevoerd is de invoering van een verworpen uitgave voor de werkgever. Een werkgever die een bedrijfswagen aanbiedt aan een werknemer zal hier op belast worden door middel van een verworpen uitgave. Een verworpen uitgave is een uitgave die de werkgever niet van zijn winst mag aftrekken voor het bepalen van zijn belastbare basis in de vennootschapsbelasting. Het effect van deze verworpen uitgave is een verhoging van de belastbare basis, waardoor de belastingen zullen verhogen.

Als dit soort nieuwe belastingen aangekondigd worden, gaan de belastingplichtigen op zoek naar manieren om deze maatregelen te omzeilen. In het geval van het VAA zal de werknemer de nieuwe waardering van het VAA gaan onderzoeken. Hij/zij zal tot de conclusie komen dat, naast de CO₂-uitstoot van de wagen, de catalogusprijs erg doorweegt bij de berekening van het VAA. Vervolgens zal de werknemer berekenen wat het nieuwe VAA zal zijn, gegeven de nieuwe berekeningswijze, en dit vergelijken met de waarde van het VAA bij de oude regelgeving. In het geval dat de werknemer ziet dat het VAA gestegen is, waardoor hij zwaarder belast zal worden op het hebben van de bedrijfswagen, bestaat de kans dat de werknemer een andere bedrijfswagen zal vragen. Deze andere bedrijfswagen zal dan een lagere CO₂-uitstoot en/of catalogusprijs moeten hebben, waardoor de waarde van zijn VAA, en dus ook zijn belasting, zal dalen.

Voor de werkgever geldt net hetzelfde. Door de nieuwe belasting, de verworpen uitgave, stijgen zijn kosten. Om deze kosten te minimaliseren kan het zijn dat het voor de werkgever te duur wordt om de bedrijfswagen aan te bieden aan zijn werkgever, waardoor hij dit voordeel zal afschaffen. Een ander maatregelen die de werkgever kan nemen is onderzoeken hoe de berekening van de verworpen uitgave in elkaar zit. De werkgever zal zien dat de waarde van de verworpen uitgave een vast percentage is van het VAA van de werknemer. Aangezien hierboven beschreven staat dat het VAA voor de werknemer afhankelijk is van de CO₂-uitstoot en cataloguswaarde van de wagen, zal de werkgever hier ook extra aandacht aan schenken. Zo kan het gebeuren dat de werkgever een andere bedrijfswagen ter beschikking zal stellen, waarvan het VAA lager is dan de eerste bedrijfswagen. Om de economische impact van de nieuwe regelgeving te onderzoeken wordt de focus gelegd op dit standpunt, dat van de werkgever. Dit wordt boven dat van de werknemer verkozen omdat er van uit gegaan wordt dat de werkgever meer invloed heeft op de beslissing om een bedrijfswagen al dan niet aan te bieden dan de werknemer.

Door de extra belastingen heeft de werkgever dus extra kosten. Met andere woorden, het zal duurder worden om de bedrijfswagen ter beschikking stellen aan een werknemer. Doordat het product duurder wordt, kan het dat de vraag naar dit product zal dalen. Om te onderzoeken hoe de vraag daalt na een prijsstijging moet de vraagelasticiteit van het product gekend zijn. De vraag is nu welke vraagelasticiteit gebruikt moet worden.

Vermits de bedrijfswagen een secundaire arbeidsvoorwaarde is en deel uitmaakt van het beloningspakket van de werknemer, is het een optie om de vraagelasticiteit voor arbeid te gebruiken om de economische impact van de nieuwe regelgeving in te schatten. Professor Joep Konings van de Katholieke Universiteit Leuven (KUL) staat bekend voor zijn onderzoek naar de vraagelasticiteit van arbeid. In een onderzoek van 1997 komt hij tot de conclusie dat deze elasticiteit -0,6 bedraagt voor Belgische ondernemingen.⁷⁵

Een andere optie is gebruik maken van de vraagelasticiteit naar bedrijfswagens. Er is al veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen de prijs van brandstof en de vraag naar bedrijfswagens, maar nog niet zo veel naar de elasticiteit van bedrijfswagens zelf. Gutiérrez-i-Puigarnau en Van Ommeren publiceerden in 2011 een studie waarin de impliciete prijselasticiteit voor bedrijfswagens werd berekend op -2,0.⁷⁶ Deze resultaten lagen in lijn met andere studies die de prijselasticiteit voor nieuwe wagens berekenden. Zo kwam Bento et al in 2009 tot een prijselasticiteit van -1,97⁷⁷ en schatten Train en Winston in 2007 deze elasticiteit tussen -1,7 tot -3,2.⁷⁸

Om de economische impact van de nieuwe regelgeving te berekenen wordt eerst gebruik gemaakt van de vraagelasticiteit naar arbeid (-0,6). Nadien worden dezelfde berekeningen gemaakt aan de hand van de vraagelasticiteit naar bedrijfswagens (-2,0).

2. Inschatting economische impact op basis van vraagelasticiteit naar arbeid

Zoals hierboven aangehaald is de prijselasticiteit van de vraag naar arbeid -0,6. De negatieve waarde van deze elasticiteit geeft aan dat er een negatieve correlatie bestaat tussen het aanbod en de vraag naar arbeid. Concreet wil dit zeggen dat als de prijs van arbeid met 1% toeneemt, de vraag met 0,6% zal dalen. Als de prijs van arbeid met 2% toeneemt, zal de vraag met 1,2% dalen. Dit werkt ook in de omgekeerde richting. Als arbeid voor de werkgever 1% goedkoper wordt, zal de vraag naar arbeid stijgen met 0,6%.

Om de vraag verandering in te schatten moet bepaald worden hoeveel percent het duurder wordt voor de werkgever om de werknemer te vergoeden. Er wordt uitgegaan van de situatie voor een werknemer (bediende) die bruto € 50.000 verdient op jaarbasis. Daarboven heeft hij een

⁷⁵ Konings, J. & Roodhooft, F., 1997. *How elastic is demand for labour in Belgian enterprises? Results from firm level accounts data, 1987 – 1994*. De Economist 145 (2), p 229 – 241.

⁷⁶ Gutiérrez-i-Puigarnau, E. & Van Ommeren, J., 2011. *Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars*. International Economic Review 52 (4), p 1105 – 1122.

⁷⁷ Bento, A. M., Goulder, L. H., Jacobsen, M. R., Von Haefen, R. H., 2009. *Distributional and efficiency impacts of increased US gasoline taxes*. American Economic Review 99, p 667–99.

⁷⁸ Train, K. E., & Winston, C., 2007. *Vehicle Choice Behavior and the Declining Market Share of U.S. Automakers*. International Economic Review 48, p 1469–96.

bedrijfswagens ter beschikking. Een werknemer die bruto € 42.000,00 per jaar verdient, kost zijn werkgever ongeveer € 68.000 per jaar. Dit wordt de berekeningsbasis voor de economische impact van de nieuwe regelgeving.⁷⁹

De nieuwe regelgeving voert een verworpen uitgave in voor de werkgever. Deze verworpen uitgave zorgt ervoor dat het voor de werkgever duurder wordt om een bedrijfswagen aan te bieden aan de werknemer. De werkgever moet namelijk 17% van het voordeel van alle aard (VAA), zoals berekend volgens de nieuwe regelgeving, beschouwen als verworpen uitgave. Dit wil zeggen dat hij deze waarde niet mag aftrekken van zijn winst, waardoor zijn belastbare basis hoger zal zijn en de werkgever dus ook meer belastingen zal moeten betalen. Om te becijferen hoe hoog deze verworpen uitgave zal zijn worden gegevens genomen uit bijlage 2 van onderzoeksvraag 2. Hierin werd voor de 10 populairste Belgische bedrijfswagens het nieuwe gewogen gemiddelde VAA berekend. Dit kwam uit op € 2.136,85. Op deze waarde van het VAA moet de werkgever dus 17% nemen en als verworpen uitgave beschouwen ($0,17 * € 2.136,85 = € 363,26$). Deze verworpen uitgave doet de belastbare basis van de werkgever stijgen, waardoor hij een extra belasting (33,99%) zal moeten betalen ten belopen van $0,3399 * € 363,26 = € 123,47$. De extra kost die de werkgever voor zijn rekening moet nemen als gevolg van de nieuwe regelgeving bedraagt € 123,74.

Nu de extra kost voor de werkgever gekend is kan de economische impact, zijnde de daling in de vraag, geschat worden. Een extra kost van € 123,74 betekend een kostenstijging van 0,18% ($€ 123,74 / € 68.000$). Aangezien de prijselasticiteit van de vraag -0,6 is, zal een kostenstijging van 0,18% gepaard gaan met een daling in de vraag van 0,11%. Door de nieuwe regelgeving zal de vraag dus dalen met 0,11%.

In 2012 waren er 777.788 bedrijfswagens in België. Een daling in de vraag van 0,11% houdt in dat er afgerond 856 bedrijfswagens minder aangeboden zullen worden door werkgevers aan hun werknemers. Deze daling in de vraag heeft gevolgen voor zowel de autosector als de overheid. Uit bijlage 2 blijkt dat de gemiddelde cataloguswaarde voor de top 10 bedrijfswagens uitkomt op € 29.092,66 inclusief BTW, en dus € 24.043,52 exclusief BTW. Met deze cijfers en het gegeven dat er zich geen verschuivingseffecten op de markt voordoen, kan de omzetsdaling voor de autohandelaars geschat worden op € 20.581.253,12. De daling van de vraag heeft ook gevolgen voor de overheid, aangezien er minder auto's verkocht zullen worden waardoor de overheid minder BTW inkomsten zal genereren. Het gemiddelde bedrag aan BTW voor de top 10 van de Belgische bedrijfswagens is € 5.049,14. Aangezien er 856 bedrijfswagens minder aangeboden zullen worden komt dit uit op een gemiste BTW inkomst van € 4.322.063,84. Omdat er in deze berekeningen vanuit wordt gegaan dat er geen verschuivingseffecten zullen plaatsvinden zijn deze bedragen een onderschatting van de gemiste inkomsten voor de autohandelaar en de overheid. Rationele

⁷⁹Tips en advies – ondernemersdatabank, (z.d.). *Brutomaandloon x 1,62*. Opgevraagd op 31 mei, 2013, via http://ondernemingsdatabank.indicator.be/loonkosten/brutomaandloon_x_1_62/VTAPSAR_EU010505

beslissingnemers zouden namelijk een goedkopere bedrijfswagen kunnen kiezen, waardoor de gemiste inkomsten nog kunnen oplopen.

3. Inschatting van de economische impact op basis van de vraagelasticiteit naar bedrijfswagens

Onder titel 1.1. werd de economische impact van de nieuwe regelgeving berekend aan de hand van de vraagelasticiteit naar arbeid (-0,6). Nu wordt opnieuw de economische impact geschat, zij het door de vraagelasticiteit naar bedrijfswagens. Deze elasticiteit wordt in de academische literatuur vaak geschat rond -2,0. Een stijging van 1% in de kostprijs van het aanbieden van de bedrijfswagen zorgt voor een daling in de vraag naar bedrijfswagens van 2%. Om de economische impact te schatten wordt gebruik gemaakt van dezelfde werkwijze als onder titel 1.1.

De extra kost die de werkgever voor zijn rekening neemt door de invoering van de verworpen uitgave bedraagt € 123,47 en is een kostenstijging van 0,18%. Een kostenstijging van 0,18% gaat bij een vraagelasticiteit van -2 gepaard met een daling van de vraag met 0,36%. Deze vraagdaling komt neer op een daling in de autoverkoop van 2.800 wagens. Dit komt neer op een daling in de omzet van de autohandelaars van € 67.321.856 en een gemiste BTW opbrengst van € 14.137.592.

4. Reactie van werkgevers en werknemers

Na de aankondiging van de nieuwe regelgeving eind 2011 zijn bedrijven die de bedrijfswagen gebruiken als secundaire arbeidsvoorwaarde op zoek gegaan naar manieren om de extra kosten door de nieuwe regelgeving te minimaliseren. Zo heeft een studie van VKW en Deloitte aangetoond dat 51% van de ondervraagde Limburgse werkgevers al maatregelen heeft getroffen om de factuur van hun wagenpark te doen dalen.⁸⁰ AON publiceerde in haar Company Car Survey van 2013 dat 19% van de bedrijven hun wagenbeleid hadden aangepast in 2012 en dat 60% in de komende jaren het beleid zou herzien. Als belangrijkste redenen hiervoor werden kostenbeheer, ecologie, marktconcurrentie en belastingen aangehaald.⁸¹

Het gewijzigde beleid betreffende bedrijfswagens betekent echter niet dat er minder bedrijfswagens verkocht werden. Zo haalt Federauto aan dat de verkoop van bedrijfswagens relatief stabiel bleef, maar dat er wel een trend is naar kleinere, goedkopere en milieuvriendelijkere wagens.⁸² De verschuiving naar milieuvriendelijkere wagens wordt bevestigd door de fleetmanagers van Volvo, BMW, Peugeot, Audi en Opel.⁸³ Aangezien deze trend duidelijk zichtbaar is, kan dit gevolgen hebben voor de overheid voor het behalen van het doel van 200 miljoen euro. Dit doel werd bepaald aan de hand van het bedrijfswagenpark van eind 2011. Bij een veranderend bedrijfswagenpark is het maar de vraag of dit doel effectief gehaald zal worden omdat er minder dure en meer milieuvriendelijke wagens gekocht zullen worden. Ook moeten de verminderde BTW

⁸⁰ Claes, D., 21 april, 2012. *Park bedrijfswagens is al aan het veranderen*. Het Belang Van Limburg, p 27.

⁸¹ CarFix, (z.d.). *Company Car Survey 2013*. Opgevraagd op 18 april, 2013, via <http://www.carfix.be/LeverancierDetail.aspx?lev=50240498&iart=T13045N0195XDDE&lang=N>

⁸² Decrock, P., persoonlijke communicatie met Federauto, 8 april, 2013.

⁸³ De Paepe, P., januari, 2013. *Alain Peers, Fleetmanager of the year 2013*. Fleet Magazine (87), p 15-18.

inkomsten in rekening gebracht worden op te bepalen of het doel wel of niet gehaald zal worden. Verwacht kan worden dat dit doel in de eerste jaren wel gehaald zal kunnen worden, aangezien de werkgevers vaak gebonden zijn aan leasingcontracten. Bij het aangaan van nieuwe leasingovereenkomsten zullen de werkgevers waarschijnlijk meer aandacht hebben voor de cataloguswaarde en de CO₂-uitstoot van de wagen, zodat dit doel niet meer gehaald zou kunnen worden.

Doordat werkgevers minder dure wagens gaan aankopen zal de omzet van autohandelaars verminderen. Deze vermindering komt nog eens bovenop de zeer zwakke verkoopcijfers op de particuliere markt van 2012, waarin er een daling van 20% in de particuliere verkoop werd vastgesteld.⁸⁴ Als reactie op deze daling in vraag proberen de autoconstructeurs hun aanbod beter af te stellen op de vraag van werkgevers en particulieren. Zo is de focus verlegd naar kleinere, goedkopere en milieuvriendelijkere wagens. Hetzelfde type wagen wordt bijvoorbeeld uitgerust met een zuinigere en minder krachtige motor. Als dit niet het gewenste effect zal hebben kunnen deze mindere inkomsten zorgen voor een daling in de tewerkstelling binnen deze sector.

Ook werknemers zullen hun gedrag waarschijnlijk aanpassen. Zo zou het onder de 20.000 kilometer per jaar voordeliger zijn om met een privéwagen te rijden en gebruik te maken van de kilometervergoeding dan een bedrijfswagen te gebruiken.⁸⁵

⁸⁴Unizo, 13 maart, 2012. *Autohandel en -reparatie ziet zwarte sneeuw*. Opgevraagd op 19 april, 2013, via <http://www.unizo.be/gebouwenenvervoer/viewobj.jsp?id=4816913>.

⁸⁵Knack, 11 januari, 2012. *Hogere belasting op bedrijfswagens wordt omzeild*. Geraadpleegd op 19 april, 2013, via <http://trends.knack.be/economie/belga-economie/hogere-belasting-op-bedrijfswagens-wordt-omzeild/article-4000028813789.htm>.

V. VERGELIJKING VAN DE REGELGEVING ROND BEDRIJFSWAGENS MET ANDERE LANDEN

Na het onderzoeken van de budgettaire en economische impact van de nieuwe fiscale regelgeving rond bedrijfswagens, wordt nu verder gegaan in een ruimere internationale context. In deze onderzoeksvraag wordt de huidige regelgeving vergeleken met de fiscale behandeling in andere Europese landen. De landen waarmee de Belgische regelgeving vergeleken wordt, zijn onze buurlanden (Nederland, Duitsland, Groothertogdom Luxemburg, Frankrijk en Groot-Brittannië) en Denemarken. Het vergelijken met onze buurlanden kan een indicatie geven van de concurrentiepositie van Belgische werkgevers op het gebied van aanbieden van een bedrijfswagen aan werknemers. Verder wordt België vergeleken met Denemarken, omdat uit figuur 4 blijkt dat het Deense systeem veel neutraler is dan de Belgische regelgeving. Denemarken (15%) kent voor de helft minder subsidies toe aan bedrijfswagens dan België (38%).⁸⁶

1. Inleiding

Om een antwoord op deze onderzoeksvraag te kunnen formuleren, wordt land per land gewerkt. Eerst wordt de fiscale regelgeving van het land toegelicht. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de regels die van toepassing zijn op de werkgever (belasting op bedrijfswagens, aftrekbeperkingen van kosten en BTW, belastingen op geregistreerde wagens, ...) en de regels van toepassing op de werknemer (het voordeel alle aard). Nadat de fiscale behandeling van het land is besproken wordt verdergegaan met de berekening. Om de resultaten van de verschillende landen met elkaar te kunnen vergelijken moet vertrokken worden vanuit een basisscenario, dat voor ieder land hetzelfde is. Allereerst worden de verschillende landen vergeleken op basis van de bedrijfswagen die het meest voorkomt in België, de Volkswagen Golf. Vermits er verschillende types van de Volkswagen Golf bestaan, zoals ook aangehaald in hoofdstuk 3, is gekozen voor het type dat het kortst bij het gemiddelde ligt van alle verschillende types van de Volkswagen Golf. Dit is de Volkswagen Golf Trendline 1.6 Turbo Diesel. Nadien wordt verdergegaan met de verschillende belastingen voor een elektrische en een hybride wagen. Als elektrische wagen werden de belastingen voor een Mitsubishi I-Miev berekend, omdat de cataloguswaarde van deze wagen het dichtst bij het gemiddelde ligt van alle elektrische wagens die deel uitmaakten van bijlage 1 van onderzoeksvraag 2. De Opel Ampera wordt als hybride wagen genomen omdat de CO₂-uitstoot van deze wagen het laagst is binnen dit segment in bijlage 1 van onderzoeksvraag 2. Deze wagen heeft wel een vrij hoge cataloguswaarde.

⁸⁶ Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22*, p 26.

Figuur 25: Technische gegevens van de wagens

	Volkswagen Golf	Mitsubishi I-Miev	Opel Ampera
Catalogusprijs (incl. BTW)	€ 19.990,00 £ 16.847,12 153.966,45 DKK	€ 28.890,00 £ 24.347,82 222.515,65 DKK	€ 46.000,00 £ 38.767,74 354.299,80 DKK
Catalogusprijs (excl. BTW)	€ 16.520,67 £ 14.039,27 123.173,16 DKK	€ 23.876,03 £ 20.289,85 178.012,52 DKK	€ 38.016,53 £ 32.306,45 283.439,84
Fiscale PK	9	0	8
Cilinder inhoud	1598 cm ³	0 cm ³	1398 cm ³
Brandstof	Diesel	Stroom	Loodvrije benzine
Gemiddeld verbruik	3,8 l/100km	0 l/100km	1,2 l/100km
CO ₂ -uitstoot	99 g/km	0 g/km	27 g/km
Gewicht	1295 kg	1110 kg	1732 kg
Euronorm	5	5	5

Bron: www.vroom.be en www.autogids.be, opgevraagd op 15 april, 2013.

Verder wordt er van uitgegaan dat de werkgever de wagen zelf aankoopt en op naam van de vennootschap is geregistreerd, waardoor de registratiebelastingen vaak op de werkgever verhaald worden. Als eerste inschrijvingsdatum wordt 1 januari 2013 gebruikt. De werkgever wil de jaarlijkse afschrijving van de aanschafwaarde van de wagen maximaliseren. Verder mag de werknemer die de bedrijfswagen ter beschikking heeft, deze na de uren gebruiken. Ook heeft de werknemer een tankkaart van de werkgever, zodat de werkgever alle brandstofkosten voor zijn rekening neemt. De bedrijfswagen wordt voor 30.000 km professioneel gebruikt, voor 10.000 privé en voor 15.000 kilometer voor woon-werkverkeer gebruikt, wat een totaal maakt van 55.000 kilometer per jaar. Brandstofkosten worden niet meegenomen in de financiële vergelijking tussen de landen. De werknemer heeft de bedrijfswagen voor een volledig jaar ter beschikking, woont 50 km van zijn werkplaats en heeft een netto beroepsinkomen van 50.000 euro (£ 42.490,00 en 372.785,00 DKK). De werknemer moet geen bijdrage betalen aan zijn werkgever voor het ter beschikking hebben van de bedrijfswagen.

2. Internationale vergelijking per land

2.1. Duitsland^{87 88}

Nieuwe en tweedehands wagens moeten geregistreerd zijn alvorens ze gebruik mogen maken van Duitse openbare wegen. Door de registratie krijgt de wagen nummerplaten. Er is geen belasting op de registratie van wagens, maar men moet wel een vergoeding betalen voor de registratie en nummerplaten. Deze vergoeding is afhankelijk van de gemeente waar de wagen wordt ingeschreven en is nooit hoger dan € 100.

⁸⁷ Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 81-91.

⁸⁸ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 64.

Een eerste belasting op wagens die in Duitsland geldt, is de autobelasting (German Car Tax). Dit is een jaarlijkse belasting die betaald moet worden voor alle ingeschreven wagens. De belasting wordt verhaald op de economische eigenaar van de wagen, in dit geval de werkgever. De hoogte van de belasting is afhankelijk van de brandstof, motorcapaciteit en uitstoot van CO₂ in g/km. Voor dieselwagens bedraagt deze belasting € 9,50 per 100cc motorcapaciteit. Wagens die op een andere brandstof rijden betalen € 2,00 per 100cc motorcapaciteit. Hierbij komt nog een extra bedrag van € 2,00 per g/km CO₂-uitstoot boven de 110 g/km, die zowel geldt voor dieselwagens als andere wagens. Voor elektrische wagens geldt een andere regelgeving. Deze wagens zijn de eerste vijf jaar vrijgesteld van deze belasting. Nadien betalen ze een belasting die wordt bepaald aan de hand van het gewicht van de wagen. Voor de eerste 2.000 kilogram (kg) betaalt de belastingplichtige € 11,25 per 200 kg, nadien € 12,02 per 200 kg tussen de 2.000 kg en 3.000 kg en ten slotte € 12,78 per 200 kg tussen 3.000 kg en 3.500 kg.

Alle kosten zijn aftrekbaar voor de werkgever als het gaat over beroepskosten volgens het Duits recht. Dit kan dan zowel via afschrijvingen (op 5 of 6 jaar) als operationele uitgaven. Deze uitgaven moeten wel grondig gedocumenteerd worden.

Het standaard BTW-tarief in Duitsland is 19%. Dit moet de werkgever dus ook betalen op alle kosten die hij maakt voor de bedrijfswagen (aankoop, onderhoud, brandstof, ...). Deze BTW is volledig aftrekbaar vanaf het moment dat de bedrijfswagen voor 10% gebruikt wordt voor economische doeleinden. Op het deel dat de bedrijfswagen gebruikt wordt door de werknemer voor privé doeleinden moet de werkgever wel BTW aanrekenen in zijn BTW-aangifte, waardoor zijn terugvorderbaar saldo van de BTW administratie zal verkleinen. Deze BTW moet berekend worden op basis van de kost van het privé gebruik. Hiervoor worden twee mechanismen gebruikt:

- Logboek: de privé kilometers worden gedeeld door het totaal aantal gereden kilometers. Deze ratio wordt vermenigvuldigd met de totale kosten met betrekking tot de wagen.
- 1%-regel: men neemt 1% van de cataloguswaarde (inclusief BTW) per maand dat de bedrijfswagen ter beschikking staat van de werknemer. Als deze bedrijfswagen ook gebruikt mag worden voor woon-werkverkeer, dan komt er 0,03% van de catalogusprijs per kilometer enkele rit bij. Wel moet opgemerkt worden dat deze regel enkel gebruikt mag worden bij bedrijfswagens die voor meer dan 50% gebruikt worden voor zakelijke doeleinden.

De werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking heeft wordt hierop belast via een voordeel van alle aard. Dit voordeel wordt meegenomen in zijn personenbelasting, waardoor de werknemer daar ook belast zal worden. De waarde van dit voordeel wordt op dezelfde manier bepaald als de waarde waarop de werkgever BTW moet aanrekenen. Als de werknemer zijn werkgever (deels) terugbetaalt voor het verkregen voordeel, mag deze terugbetaling afgetrokken worden van de waarde van het voordeel, berekend volgens één van de twee bovenstaande methodes. Op dit voordeel moet de werknemer ook sociale zekerheidsbijdragen betalen. Hierop wordt verder niet ingegaan.

Figuur 26: Berekeningen Duitsland

<u>Kosten</u>	<u>Volkswagen Golf</u>	<u>Mitsubishi I-Miev</u>	<u>Opel Ampera</u>
Werkgever			
Inschrijving wagen	€ 100,00	€ 100,00	100,00
Afschrijving op aankoop	€ 16.520,66 / 6 jaar = € 2.753,44 De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 29,55% ⁸⁹ = € - 813,64	€ 23.876,03 / 6 jaar = € 3.979,34 Vennootschapsbelasting = 29,55% = € - 1.175,89	€ 38.016,53 / 6 jaar = € 6.336,09 Vennootschapsbelasting = 29,55% = € - 1.872,31
Autobelasting	15 * € 9,50 + 0 * € 2 = € 142,50	Vrijstelling in de eerste 5 jaar.	13 * € 2 + 0 * € 2 = € 26,00
Aanrekenen van BTW	€ 19.659,59 * 0,01 * 12 m + € 19.659,59 * 0,0003 * 12 m * 50 km = € 5.897,88 Hierop 19% BTW aanrekenen = € 1.120,60	€ 28.412,48 * 0,01 * 12 m + € 28.412,48 * 0,0003 * 12 m * 50 km = € 8.523,74 Hierop 19% BTW aanrekenen = € 1.619,51	€ 45.239,67 * 0,01 * 12 m + € 45.239,67 * 0,0003 * 12 m * 50 km = € 13.571,90 Hierop 19% BTW aanrekenen = € 2.578,66
Totale kost werkgever	€ 548,96	€ 543,62	€ 832,35
Werknemer⁹⁰			
Voordeel van alle aard (Berekening idem als bij aanrekenen BTW)	VAA = € 5.897,88 Belasten aan 42% ⁹¹ = € 2.477,11	VAA = € 8.523,74 Belasten aan 42% = € 3.579,97	VAA = € 13.571,90 Belasten aan 42% = € 5.700,20
Totale kost werknemer	€ 2.477,11	€ 3.579,97	€ 5.700,20
Totale kost	€ 3.026,07	€ 4.123,59	€ 6.532,55

⁸⁹KPMG, (z.d.). *Corporate tax rates table*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <http://www.kpmg.com/global/en/services/tax/tax-tools-and-resources/pages/corporate-tax-rates-table.aspx>.

⁹⁰ Brutto-netto-rechner.info, (z.d.). *Berechnung Geldwerter Vorteil*. Opgevraagd op 14 februari, 2013, via <http://www.brutto-netto-rechner.info/geldwerter-vorteil.php>.

⁹¹ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 64.

2.2. Frankrijk⁹²

Alvorens een nieuwe wagen gebruik mag maken van de openbare weg in Frankrijk, moet de wagen geregistreerd worden. Ook als de wagen van eigenaar verandert, moet deze opnieuw geregistreerd worden. Om het registratiebewijs (carte grise) te bekomen moet een registratiebelasting betaald worden. Deze belasting wordt bepaald aan de hand van het motorvermogen en kan verschillen naargelang de plaats van registratie. De belasting wordt uitgedrukt in euro per fiscale paardenkracht (pk). De gemiddelde belasting per fiscale pk van alle Franse departementen is €45.⁹³ Wagens die rijden op elektriciteit of LPG zijn vrijgesteld van de registratiebelasting. Verder zijn er ook nog extra registratiebelastingen voor wagens met een hoge uitstoot. Hierop wordt verder niet ingegaan omdat dit voor geen enkele wagen in onze berekeningen van toepassing is.

Als een vennootschap een personenwagen aankoopt voor privé gebruik of gemengd gebruik (privé en zakelijk), mag deze op 4 of 5 jaar afgeschreven worden. Een uitzondering hierop zijn wagens die geen CO₂ uitstoten. Deze mogen volledig in het eerste jaar afgeschreven worden. De waarde waarop de afschrijving wordt berekend is gelimiteerd op € 18.300 voor wagens met een CO₂-uitstoot onder de 200 g/km. Wagens met een hogere uitstoot mogen slechts voor € 9.900 worden afgeschreven (slechts € 9.000 volgens KPMG⁹⁴). Voorts zijn alle beroepskosten volledig aftrekbaar in de vennootschapsbelasting.

Op de aankoop van de wagen en op alle andere kosten met betrekking tot de bedrijfswagen zal de werkgever BTW moeten betalen. Het BTW tarief in Frankrijk bedraagt 19,6%. Deze BTW is niet terugvorderbaar, maar kan wel ingeboekt worden als een beroepskost in de vennootschapsbelasting. In tegenstelling tot Duitsland moet de werkgever geen BTW aanrekenen als hij een bedrijfswagen ter beschikking stelt van zijn werknemer.

De werkgever is wel verplicht tot het betalen van een jaarlijkse belasting (die per kwartaal geïnd wordt) op het aanbieden van een bedrijfswagen, de zogenaamde "tax sur les véhicules de sociétés". Deze belasting moet betaald worden, ongeacht de verdeling tussen zakelijk en privé gebruik. De belasting is afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de wagen, zoals te zien is in onderstaande figuur 27. Hierop geldt wel een uitzondering. Wagens die een verbrandingsmotor combineren met een elektrische motor en die een uitstoot hebben van minder dan 110 g/km dienen geen belasting te betalen. Deze uitzondering is wel beperkt tot de eerste acht kwartalen.

⁹²Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 69 - 80.

⁹³Streetwise-france.com, (z.d.). *French car taxes*. Opgevraagd op 8 april, 2013, via <http://streetwise-france.com/car-tax-france.htm#carregtax>.

⁹⁴KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 65.

Figuur 27: Tax sur les véhicules de sociétés

CO ₂ -uitstoot (g/km)	Belasting per gram CO ₂ (€)
< 50	0,00
> 50 maar < 100	2,00
> 100 maar < 120	4,00
> 120 maar < 140	5,50
> 140 maar < 160	11,50
> 160 maar < 200	18,00
> 200 maar < 250	21,50
> 250	27,00

Bron: Direction de l'information légale et administrative, (z.d.). Code générale des impôts – article 1010.
Opgevraagd op 26 februari, 2013, via
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000025013537&cidTexte=LEGITEXT000006069577&categorieLien=id&dateTexte=20111001>

Ook in Frankrijk wordt een werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking heeft belast via het voordeel van alle aard. Gegeven het feit dat de bedrijfswagen is aangekocht door de werkgever kan de waarde van het voordeel van alle aard worden bepaald op twee manieren:

- **Werkelijke kost methode**
Als de wagen ouder is dan 5 jaar wordt 10% van de aanschafwaarde (inclusief BTW) opgeteld bij de kosten van verzekering, onderhoud en brandstof. Deze totaal som wordt vervolgens vermenigvuldigd met de ratio privé/totaal aantal gereden kilometer. Ten slotte moet bij dit product de eventuele brandstofkosten gedragen door de werkgever opgeteld worden. Als de wagen jonger is dan 5 jaar blijft alles hetzelfde, maar dient 20% van de aanschafwaarde (inclusief BTW) in de berekening meegenomen te worden in plaats van 10%.
- **Lump-sum kost methode**
Als de wagen jonger is dan 5 jaar, neem je 9% van de cataloguswaarde (inclusief BTW). Dit wordt 12% als de werkgever ook de brandstofkosten voor zijn rekening neemt. Als de wagen jonger is dan 5 jaar, wordt het 6% en 9%.⁹⁵

⁹⁵Ministère de l'économie et des Finances, 12 september, 2012. *Évaluation de l'avantage résultant de l'usage privé d'un véhicule mis à la disposition du salarié*. Opgevraagd op 26 februari, 2013, via <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/2469-PGP.html?identifiant=BOI-ANX-000056-20120912>.

Figuur 28: Berekeningen Frankrijk

<u>Kosten</u>	<u>Volkswagen Golf</u>	<u>Mitsubishi I-Miev</u>	<u>Opel Ampera</u>
<u>Werkgever</u>			
Registratiebelasting	9 * € 45,00 = € 405,00	Elektrische wagens worden uitgesloten.	8 * € 45,00 = € 360,00
Afschrijving op aankoop	€ 16.520,67 / 5 jaar = € 3.304,13 De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 33,33% ⁹⁶ = € - 1.101,27	Volledig afschrijven in eerste jaar € 23.876,03 Vennootschapsbelasting = 33,33% = € - 7.957,88	€ 18.300 / 5 jaar = € 3.660,00 Vennootschapsbelasting = 33,33% = € - 1.219,88
Belasting op bedrijfswagens	99 g/km * € 2,00 = € 198,00	Vrijgesteld voor eerste 2 jaar. Nadien: € 0,00	Vrijgesteld voor eerste 2 jaar. Nadien: € 0,00
Totale kost werkgever	€ - 498,27	€ - 7.957,88	€ - 859,88
<u>Werknemer</u>			
Voordeel van alle aard	€ 19.758,72 * 0,12 = € 2371,05 Dit belasten aan 30% ⁹⁷ = € 711,32	€ 28.555,73 * 0,12 = € 3.426,69 Dit belasten aan 30% = € 1.028,01	€ 45.467,77 * 0,12 = 5456,13 Dit belasten aan 30% = € 1.636,84
Totale kost werknemer	€ 711,32	€ 1.028,01	€ 1.636,84
Totale kost	€ 213,05	€ - 6.929,87	€ 776,96

⁹⁶ Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in France*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/france>.

⁹⁷ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 66.

2.3. Groothertogdom Luxemburg⁹⁸

Alvorens een wagen in het verkeer gebracht mag worden op de openbare weg in het Groothertogdom Luxemburg, dient de wagen geregistreerd te worden. Door de registratie verkrijgt de wagen zijn nummerplaat. In principe is het zo dat de nummerplaat de wagen volgt, waardoor er geen nieuwe registratie nodig is als de wagen doorverkocht wordt. Een herregistratie kan wel nodig zijn als de verkoper een persoonsgebonden nummerplaat heeft. Er wordt geen specifieke belasting geheven op de registratie zelf, maar de natuurlijke- of rechtspersoon op wiens naam een wagen geregistreerd staat moet wel een jaarlijkse wegenbelasting betalen. Wagens inschreven na 1 januari 2001 worden belast aan de hand van de CO₂-uistoot van de wagen via een formule:

Belasting = CO₂-uistoot (g/km) * 1,50 of 1,00 (dieselmotor of andere) * 0,5 (verhoogd met 0,1 per iedere begonnen 10 g CO₂-uistoot boven de 90 g/km)

VB: Dieselmotor met 125 g/km

Belasting = 125 * 1,50 * 0,9 = 168,75

Alle kosten met betrekking tot de aanschaf van bedrijfswagens zijn volledig aftrekbaar en de aanschafwaarde mag afgeschreven worden over 4 jaar.⁹⁹

Het Groothertogdom Luxemburg hanteert een BTW tarief van 15%. De betaalde BTW op kosten met betrekking tot bedrijfswagens zijn volledig terugvorderbaar als het gaat om beroepskosten. Het aanbieden van de bedrijfswagen aan een werknemer brengt wel met zich mee dat de werkgever BTW moet aanrekenen voor het aanbieden van dit voordeel als de werknemer deze wagen voor privé doeleinden mag gebruiken. Deze BTW moet berekend worden op het bedrag dat de werkgever vraagt voor het gebruik van deze bedrijfswagen voor privé doeleinden. Als de werkgever hier niets voor vraagt, worden twee andere waarderingmethoden gebruikt:

- Logboek: het aantal gereden privé kilometers delen door het totaal aantal gereden kilometers van de wagen in dat jaar. Deze ratio vermenigvuldigen met alle gemaakte kosten voor de wagen.
- Lump sum methode: 1,5% van cataloguswaarde (inclusief opties en BTW) per maand is dan de waarde waarop de BTW berekend moet worden.

In het Groothertogdom Luxemburg wordt een werknemer die een bedrijfswagen ter zijner beschikking heeft voor privé doeleinden hierop belast door middel van een voordeel van alle aard. Als de werknemer zelf een gedeelte van de kosten moet betalen, mag hij dit van de waarde van zijn voordeel aftrekken. De methoden om het voordeel van alle aard te berekenen zijn dezelfde als die voor het bepalen van de grondslag van de BTW hierboven.¹⁰⁰

⁹⁸Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 137 - 149.

⁹⁹KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 66.

¹⁰⁰Le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, 21 augustus, 2012. *Connaître les spécificités fiscales en cas de mise à disposition d'une voiture de société à un salarié (Leasing)*. Geraadpleegd op 21 februari, 2013, via <http://www.guichet.public.lu/citoyens/fr/impots-taxes/detention-vehicule/voiture-societe-salarie/leasing/index.html>.

Ten slotte moet ook nog vermeld worden dat de Luxemburgse overheid de nodige inspanningen doet om CO₂-vriendelijke wagens aantrekkelijker te maken. Zo is er de PRIME CAR-e bonus die tussen de € 750 en € 5.000 euro ligt. Ook is er het Investment Tax Credit, dat inspanningen rond carpoolen beloont.

Figuur 29: Berekeningen Groothertogdom Luxemburg

Kosten	Volkswagen Golf	Mitsubishi I-Miev	Opel Ampera
<u>Werkgever</u>			
Wegenbelasting	99 g/km * 1,5 * 0,6 = € 89,10	0 g/km * 1 * 0,5 = € 0,00	27 g/km * 1 * 0,5 = € 13,50
Afschrijving van aankoop	€ 16.520,67 / 4 jaar = € 4.130,17 De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 28,80% ¹⁰¹ = € - 1.189,49	€ 23.876,03 / 4 jaar = € 5.969,01 Vennootschapsbelasting = 28,80% = € - 1.719,07	€ 38.016,53 / 4 jaar = € 9.504,13 Vennootschapsbelasting = 28,80% = € - 2.737,19
Aanrekenen van BTW	€ 18.998,77 * 0,015 * 12 m = € 3.419,78 Hierop 15% BTW = € 512,97	€ 27.457,43 * 0,015 * 12 m = € 4.942,34 Hierop 15% BTW = € 741,35	€ 43.719,01 * 0,015 * 12 m = € 7.869,42 Hierop 15% BTW = € 1.315,41
Totale kost werkgever	€ - 587,42	€ - 977,72	€ - 1.408,18
<u>Werknemer</u>			
Voordeel van alle aard (berekeningswijze idem als bij aanrekenen BTW)	VAA = € 3.419,78 Dit belasten aan 42,14% ¹⁰² = € 1.441,10	VAA = € 4.942,34 Dit belasten aan 42,14% = € 2.082,70	VAA = € 7.869,42 Dit belasten aan 42,14% = € 3.316,17
Totale kost werknemer	€ 1.441,10	€ 2.082,70	€ 3.316,17
Totale kost	€ 853,68	€ 1.104,98	€ 1.907,99

¹⁰¹KPMG, (z.d.). *Corporate tax rates table*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <http://www.kpmg.com/global/en/services/tax/tax-tools-and-resources/pages/corporate-tax-rates-table.aspx>.

¹⁰²KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 66.

2.4. Nederland¹⁰³

Ook in Nederland moet een voertuig eerst geregistreerd worden alvorens het op de openbare weg mag rijden. Bij de registratie hoort een belasting: de belasting op personenauto's en motorrijwielen (BPM). Deze belasting wordt verhaald op de eigenaar van de wagen volgens het registratiedocument. De BPM wordt berekend op basis van de netto cataloguswaarde (catalogusprijs – BTW) en de CO₂-uitstoot. Voor nieuwe wagens is de catalogusprijs de prijs die betaald werd voor de wagen. Als het om een tweedehands wagen gaat, is de catalogusprijs van het moment van de eerste inschrijving van toepassing. Er dient geen BPM betaald te worden als de benzinemotor maximum 95 gram CO₂ uitstoot per kilometer of een dieselmotor maximum 70 gram per kilometer uitstoot. De berekeningswijze voor benzine en dieselwagens zijn gelijkaardig, zij het met andere grenzen. In deze toelichting wordt dieper in gegaan op de berekening voor dieselwagens, aan de hand van onderstaande figuur 30. Om de BPM te berekenen moet men beginnen met de CO₂-uitstoot van de wagen. Dan moet men kijken in welke klasse men zit en de CO₂-uitstoot van de wagen verminderen met de ondergrens van de klasse. Dit verschil wordt verder vermenigvuldigd met de belasting per gram die bij de klasse hoort. Ten slotte wordt bij dit product de eventuele extra belasting die bij deze klasse hoort, opgeteld. Boven dit bedrag komt een extra dieseltoeslag van € 56,13 per gram boven de grens van 70 gram CO₂/km. Wel maakt u kans op een korting van € 500 in de BPM als de dieselwagen voldoet aan de Euro 6-norm.¹⁰⁴

Figuur 30: Belasting op personenwagens en motorrijtuigen met een dieselmotor

Ondergrens CO ₂ (g/km)	Bovengrens CO ₂ (g/km)	Belasting per gram (€)	Extra belasting (€)
0	88	0	0
88	131	125	0
131	192	148	5.375
192	215	276	14.403
215	...	551	20.751

Bron: Belastingdienst, (z.d.). Bereken de BPM voor een personenauto. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belasting_en_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/bereken_de_bpm/bereken_de_bpm_voor_een_personenauto.

Uit onderstaande figuur 34 blijkt dat de BPM voor een Volkswagen Golf boven de € 3000 ligt. Op Denemarken na is dit de hoogste belasting die betaald moet worden bij de inschrijving van de wagen. De reden voor deze hoge belasting ligt hem deels in het feit dat er een dieseltoeslag betaald dient te worden per gram CO₂ boven 70 gram CO₂ per kilometer. Maar ook zonder deze dieseltoeslag blijft de inschrijvingsbelasting het hoogst in Nederland (€ 1.375,00). Door het heffen

¹⁰³Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 151 - 162.

¹⁰⁴Belastingdienst, (z.d.). *Bereken de BPM voor een personenauto*. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/bereken_de_bpm/bereken_de_bpm_voor_een_personenauto.

van een hoge BPM probeert men autogebruik minder interessant te maken waardoor kopers minder geneigd zijn een wagen aan te verwerven.

Ook in Nederland bestaat er een motorrijtuigenbelasting die verhaald wordt op de houder van de wagen of de persoon op wiens naam de wagen geregistreerd staat. Deze belasting dient ieder kwartaal betaald te worden. De hoogte van de belasting wordt bepaald op basis van het gewicht van de wagen, zoals te zien in onderstaande figuur 31.

Figuur 31: Motorrijtuigenbelasting Nederland

Gewicht wagen (kg)	Belasting (€)	Extra belasting (€)
500 of minder	16,09	Nvt
600	21,81	Nvt
700	27,71	Nvt
800	36,17	Nvt
900 – 3.200	48,11	12,95 voor iedere 100 kg boven 900 kg
3.300 of meer	355,23	8,99 voor iedere 100 kg boven de 3.300 kg

Bron: Fleet Europe, 2012. Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe, p 156.

Voor wagens met een verbrandingsmotor op diesel of dual fuel capacity, komt er een extra brandstofbelasting bij. Figuur 32 geeft de exacte cijfers.

Figuur 32: Brandstofbelasting

Gewicht wagen (kg)	Diesel (€)	Dual fuel capacity (€)
500 of minder	61,33	71,96
600	72,60	86,25
700	83,85	100,55
800	95,31	114,84
900	111,55	125,44
Iedere 100 kilo boven 900	12,09	13,30

Bron: Fleet Europe, 2012. Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe, p 157.

Op het totaal van de motorrijtuigenbelasting heft de provincie waarin de belastingplichtige woont nog opcentiemen. In 2006 bedroeg deze gemiddeld 60% van de totale motorrijtuigenbelasting. Verder zijn benzinewagens met een uitstoot minder dan 110 gram CO₂/km en dieselwagens met minder dan 95 gram CO₂/km vrijgesteld van deze wegebelaasting. Deze vrijstelling werd ingevoerd in 2010 en loopt tot en met 31 december 2013. Vanaf 1 januari 2014 geldt een vrijstelling op de motorrijtuigenbelasting voor iedere personenwagen die minder dan 50 gram CO₂ uitstoot, ongeacht het motortype het voertuig.¹⁰⁵

¹⁰⁵Belastingdienst, (z.d.). *Bereken uw motorrijtuigenbelasting*. Geraadpleegd op 6 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/themaoverstijgend/rekenhulpen/ber_eken_uw_motorrijtuigenbelasting.

Voorts gelden er geen aftrekbeperkingen in de vennootschapsbelasting voor afschrijvingen en andere operationele uitgaven in verband met bedrijfswagens, omdat deze voertuigen als bedrijfsmiddelen worden beschouwd.

De Nederlandse BTW administratie hanteert een standaard tarief van 19%. De BTW die de werkgever betaalt op alle kosten van de bedrijfswagen is volledig recupereerbaar. Wel moet hierop een eindejaarscorrectie gebeuren voor het privé- en niet zakelijk gebruik. Om deze correctie door te voeren zijn er twee methoden beschikbaar:

- Werkelijk aantal gereden privé kilometers: deze delen door het totaal aantal gereden kilometers, gegeven het feit dat woon-werkverkeer als privé wordt beschouwd. Deze ratio dient vervolgens vermenigvuldigd te worden met de totale som van de betaalde BTW op de kosten van de bedrijfswagen. Dit product is dan de BTW die de werkgever niet kan terugvorderen.
- Forfaitair: als men het aantal gereden privé kilometers niet kent, kan de correctie gebeuren door 2,7% te nemen van de cataloguswaarde (inclusief BTW en BPM) van de wagen.

De werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking heeft, wordt hier ook in Nederland op belast, zij het op een andere wijze dan in de voorgaande landen. De waarde van het voordeel, de zogenaamde 'car friction cost', wordt opgeteld bij het loon van de werknemer. Op dit totale loon wordt je als werknemer dan belast in de loonbelasting. Dit is een andere werkwijze dan in de voorgaande landen waar het voordeel rechtstreeks in de personenbelasting belast werd. De hoogte van de belasting is afhankelijk van de brandstof en de CO₂-uitstoot van de wagen. Afhankelijk van deze 2 parameters moet een bepaald percentage van de cataloguswaarde (inclusief BTW en BPM) genomen worden als waarde van het voordeel. Verder moet ook opgemerkt worden dat de CO₂-grenzen per percentage ieder jaar verstrengen. Aangezien in ons geval de wagen gekocht en ingeschreven werd op 1 januari 2013 worden hieronder in figuur 33 de percentages gegeven voor 2013. Als de werknemer minder dan 500 privé kilometers maakt per jaar, wordt er geen voordeel belast. Eigen bijdragen van de werknemer mogen ten slotte afgetrokken worden van de waarde van het voordeel.

Figuur 33: Te gebruiken % ter waardering voordeel

Brandstof	Uitstoot CO₂ (g/km)	Belastingspercentage
Elektrisch / hybride	< 50	0
Diesel	< 88	14
Diesel	> 88 maar < 112	20
Andere brandstof dan diesel	< 95	14
Andere brandstof dan diesel	> 95 maar < 124	20
Overige wagens		25

Bron: Belastingdienst, (z.d.). Eerste kenteken afgegeven in 2013. Geraadpleegd op 7 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/u_reist_naar_uw_werk/auto_van_uw_werkgever/afwijkende_regels/lagere_bijtelling_voor_milieuvriendelijke_autos/eerste_kenteken_afgegeven_in_2013.

Figuur 34: Berekeningen Nederland

<u>Kosten</u>	<u>Volkswagen Golf</u>	<u>Mitsubishi I-Miev</u>	<u>Opel Ampera</u>
<u>Werkgever</u>			
Belasting op personenwagens en motorrijtuigen	(99 g/km – 88 g/km) * € 125,00 + (99 g/km – 70 g/km) * €56,13 = € 3.002,77	Vrijgesteld	Vrijgesteld
Motorrijtuigenbelasting (MRB)	€ 48,11 + (3 * € 12,95) + € 111,55 + (3 * € 12,09) = € 234,78 Dit bedrag wordt ieder kwartaal betaald = € 939,12 / jaar	Vrijgesteld	Vrijgesteld
Opcentiemen door provincie op (MRB)	60% van 939,12 = € 563,47	Vrijgesteld	Vrijgesteld
Afschrijving op aankoop	€ 16.520,67 / 5 = € 3.304,13 De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 25,5 % ¹⁰⁶ = € - 842,55	€ 23.876,03 / 5 jaar = € 4.775,21 Vennootschapsbelasting = 25,5% = € - 1.217,68	€ 38.016,53 / 5 jaar = € 7.603,31 Vennootschapsbelasting = 25,5% = € - 1.938,84
Niet terugvorderbare BTW	€ 22.662,37 * 0,027 = € 611,88	€ 28.412,48 * 0,027 = € 767,14	€ 45.239,67 * 0,027 = € 1.221,47
Totale kost werkgever	€ 4.274,69	€ - 450,54	€ - 717,37
<u>Werknemer</u>			
Voordeel van alle aard	€ 22.662,37 * 0,20 = € 4532,47 Dit wordt belast aan 42% ¹⁰⁷ = € 1.903,64	€ 28.412,48 * 0 = € 0,00 Dit wordt belast aan 42% = € 0,00	€45.239,67 * 0 = € 0,00 Dit wordt belast aan 42% = € 0,00
Totale kost werknemer	€ 1.903,64	€ 0,00	€ 0,00
Totale kost	€ 5.368,33	€ - 450,54	€ - 717,37

¹⁰⁶ Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in the Netherlands*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/netherlands>.

¹⁰⁷ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 68.

2.5. Verenigd Koninkrijk¹⁰⁸

In het Verenigd Koninkrijk wordt er geen belasting geheven bij de inschrijving van de wagen. Wel is er een jaarlijkse belasting die betaald moet worden op alle geregistreerde voertuigen. Deze zogenaamde 'Vehicle Excise Duty' wordt voor wagens die een eerste keer werden ingeschreven na 1 maart 2001 bepaald aan de hand van de CO₂-uitstoot, daar waar dit voorheen werd gedaan op basis van de motorcapaciteit van de wagen. De waarde van de belasting voor 2012-2013 is weergegeven in onderstaande figuur 35. Door een lagere belasting te vragen in jaar 1 voor milieuvriendelijke wagens en een hogere belasting te vragen in jaar 1 voor wagens met een hoge uitstoot probeert de overheid het koopgedrag van de consument te sturen in de richting van milieuvriendelijkere wagens.

Figuur 35: Vehicle Excise Duty 2012-2013

CO₂-uitstoot (g/km)	Belasting in jaar 1 (£)	Belasting vanaf jaar 2 (£)
Tot en met 100	0	0
101 – 110	0	20
111 – 120	0	30
121 – 130	0	100
131 – 140	120	120
141 – 150	135	135
151 – 165	170	170
166 – 175	275	195
176 – 185	325	215
186 – 200	460	250
201 – 225	600	270
226 – 255	815	460
Meer dan 255	1.030	475

Bron: Fleet Europe, 2012. Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe, p 255.

De afschrijving van de aanschafwaarde is sinds 1 april 2009 afhankelijk van de uitstoot van de wagen. De regels voor 2012-2013 bepalen dat wagens die meer dan 160 gram CO₂ per kilometer uitstoten slechts 8 % per jaar mogen afschrijven. Als de uitstoot tussen de 110 en 160 gram per kilometer ligt, mag 18% per jaar afgeschreven worden. De bedrijfswagen mag volledig afgeschreven worden in het eerste jaar als de uitstoot lager is dan 110 g/km.

Het standaard BTW tarief in het Verenigd Koninkrijk ligt op 20%. De manier waarop de werkgever de bedrijfswagen kan aankopen of huren is bepalend of de transactie moet beschouwd worden als een levering van een goed of een levering van een dienst. Dit onderscheid is van belang voor de BTW aftrekmogelijkheden. De aankoop van een wagen wordt beschouwd als een levering van een goed, waar dus verder op ingegaan wordt. Voor de aankoop van de wagen betekent dit dat er 20% BTW betaald moet worden op de volledige waarde van de wagen, op de dag van de aankoop. Deze

¹⁰⁸ Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 253 – 264.

betaalde BTW is volledig aftrekbaar als de wagen exclusief voor zakelijke doeleinden gebruikt wordt, een zogenaamde qualified car. Er kan geen BTW teruggevorderd worden voor een bedrijfswagen die ook voor privé doeleinden gebruikt mag worden. Daartegenover staat dat de werkgever die een bedrijfswagen aanbiedt aan een werknemer die deze ook voor privé doeleinden mag gebruiken, geen BTW moet aanrekenen op het verlenen van dit voordeel. Indien de werknemer een vergoeding moet betalen voor het privé gebruik, dan moet de werkgever op deze vergoeding BTW betalen, omdat deze vergoeding beschouwd wordt als een huurbedrag. Ten slotte geldt een specifieke regeling rond de BTW op brandstofkosten voor privégebruik die gedragen worden door de werkgever. Als hij deze BTW terugvordert, moet hij deze ook aanrekenen, zodat er een nuloperatie is tussen de te betalen en terug te vorderen BTW. Als de werkgever deze BTW niet aftrekt, moet hij deze ook niet betalen, waardoor dezelfde nuloperatie tot stand komt.

Het kunnen beschikken over een bedrijfswagen wordt voor de werknemer beschouwd als een belastbaar voordeel. De belastbare waarde van dit voordeel is afhankelijk van de CO₂-uitstoot en catalogusprijs van de wagen. De focus ligt op belastingjaar 2013-2014, aangezien onze wagen wordt aangekocht en ingeschreven op 1 januari 2013. Wagens met een uitstoot onder de 75 gram CO₂ per kilometer moeten 5% van de catalogusprijs van de wagen nemen als belastbaar voordeel. Dit percentage wordt verdubbeld voor wagens met een uitstoot van 75 tot en met 94 gram. Wagens met een uitstoot van 95 gram worden op 11% van de cataloguswaarde belast. Per 5 gram van CO₂/km boven de 95 gram komt er 1% bij, tot een maximum van 35%. Als de uitstoot niet perfect deelbaar is door 5, wordt naar beneden afgerond. Zo wordt een wagen met een uitstoot van 109 gram CO₂ per kilometer belast op 13% van de cataloguswaarde. Voor dieselwagens wordt het percentage met 3% verhoogd, maar het maximumpercentage van 35% blijft wel gelden. Als de CO₂-uitstoot van de wagen niet gekend is, wordt het percentage bepaald aan de hand van de cilinderinhoud van de wagen. Als de werkgever ook de brandstofkosten voor zijn rekening neemt moet de catalogusprijs verhoogd worden met £ 20.200.

Om de berekeningen voor het Verenigd Koninkrijk te kunnen vergelijken met de andere Europese landen is het noodzakelijk dat de bedragen uitgedrukt in GBP worden omgezet naar Euro. Hiervoor wordt doorheen deze masterproef 1 wisselkoers gebruikt, namelijk € 1 = £ 0,8498.¹⁰⁹

¹⁰⁹ De Tijd, (z.d.). *Wisselkoersen*. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via <http://www.tijd.be/wisselkoersen>.

Figuur 36: Berekeningen Verenigd Koninkrijk

<u>Kosten</u>	<u>Volkswagen Golf</u>	<u>Mitsubishi I-Miev</u>	<u>Opel Ampera</u>
<u>Werkgever</u>			
Vehicle Excise Duty	£ 0,00	£ 0,00	£ 0,00
Afschrijving op aankoop	£ 14.039,27	£ 20.289,85	£ 32.306,45
	De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden.	Vennootschapsbelasting = 23% = £ - 4.666,67	Vennootschapsbelasting = 23% = £ - 7.430,48
	Vennootschapsbelasting = 23% ¹¹⁰ = £ - 3.229,03		
Niet terug te vorderen BTW	£ 2.807,85	£ 4.057,97	£ 6.461,29
Totale kost werkgever	£ - 421,18	£ - 608,70	£ - 969,19
<u>Werknemer</u>			
Voordeel van alle aard	(£ 16.987,50 + £ 20.200) * (0,11 + 0,03) = £ 5.206,25 Dit wordt belast aan 40% ¹¹¹ = £ 2.082,50	(£ 24.550,72 + £ 20.200) * 0,05 = £ 2.237,54 Dit wordt belast aan 40% = £ 895,02	(£ 39.090,80 + £ 20.200) * 0,05 = £ 2.964,54 Dit wordt belast aan 40% = £ 1.185,82
Totale kost werknemer	£ 2.082,50	£ 895,02	£ 1.185,82
Totale kost	£ 1.661,32 € 1.954,95	£ 286,32 € 336,93	£ 216,63 € 254,92

¹¹⁰KPMG, (z.d.). *Corporate tax rates table*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <http://www.kpmg.com/global/en/services/tax/tax-tools-and-resources/pages/corporate-tax-rates-table.aspx>.

¹¹¹ KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 69.

2.6. Denemarken¹¹²

Een werkgever die een bedrijfswagen aankoopt met zijn vennootschap dient deze wagen te registreren, ook als het gaat om een tweedehands wagen. Op deze registratie wordt enkel een belasting geheven als het gaat om de eerste inschrijving van deze wagen in Denemarken. Deze belasting dient betaald te worden door de persoon op wiens naam de wagen ingeschreven staat. Dit kan zowel gaan om een natuurlijk als een rechtspersoon. De belasting wordt bepaald aan de hand van de prijs van de wagen, inclusief BTW. Voor nieuwe wagens is dit de verkoopprijs, voor tweedehands wagens is dit een geschatte waarde, die gebaseerd is op de verkoopprijs van een gelijkaardige wagen in Denemarken. De belasting bedraagt 105% van de waarde tot 79.000 DKK (ongeveer € 10.600 ¹¹³). Als de waarde van de wagen boven deze prijs ligt, moet 180% genomen worden van deze overige waarde. De som van de twee maakt het totale bedrag aan registratiebelasting uit. Dit is een heel hoge belasting, die eenmalig betaald moet worden, namelijk bij de eerste inschrijving in Denemarken.

Naast de éénmalige registratiebelasting is er ook een halfjaarlijkse verkeersbelasting verschuldigd op alle wagens die in Denemarken geregistreerd zijn. Ook deze belasting wordt geheven op de persoon op wiens naam de wagen geregistreerd staat. De hoogte van deze belasting is afhankelijk van het verbruik. Als je minimaal 20 kilometer per liter benzine kan rijden betaal je ieder half jaar 280 DKK. Kan je tussen de 20 en 18,8 kilometer per liter benzine rijden bedraagt de belasting 540 DKK. Als je een dieselwagen hebt wordt je zwaarder belast dan indien je een benzinewagen hebt. Voor een gedetailleerder overzicht kan u de Taxation Guide 2012 van Fleet Europe raadplegen op pagina's 50 en 51.

Op de aankoop van de bedrijfswagen alsook op alle kosten met betrekking tot dit voertuig moet BTW betaald worden. Het Deense standaard BTW tarief is 25%. Een werkgever kan normaal de betaalde BTW terugvorderen van de fiscus, maar voor bedrijfswagens is de BTW niet of slechts deels terugvorderbaar, ook al wordt de wagen enkel voor zakelijke doeleinden gebruikt. Zo is de BTW op de aankoop en op de andere kosten van een bedrijfswagen niet terugvorderbaar. De BTW op 'car phones' is aftrekbaar voor dat deel van de 'car phone' dat voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt. Omdat de BTW op bedrijfswagens niet terug te vorderen is, moet de werkgever ook geen BTW betalen op het gratis aanbieden van de bedrijfswagen voor privé doeleinden aan de werknemer. Wel zijn alle kosten die de werkgever maakt met betrekking tot de bedrijfswagen volledig aftrekbaar. Op de aankoopwaarde is een afschrijvingspercentage van 25% van toepassing.¹¹⁴

Ook Denemarken werkt met een belastbaar voordeel waar de werknemer op belast wordt als hij een bedrijfswagen ter beschikking heeft. Het belastbaar voordeel wordt bepaald aan de hand van

¹¹²Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 47 – 58.

¹¹³De Tijd, (z.d.). *Wisselkoersen*. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via <http://www.tijd.be/wisselkoersen>.

¹¹⁴Ministry of foreign affairs of Denmark, mei, 2011. *Facts on taxation in Denmark*. Opgevraagd op 24 april, 2013, via <http://www.investindk.com/~media/Files/Sheets/Framework%20conditions/Taxation%20in%20Denmark.ashx>.

de waarde van de wagen. De werknemer wordt belast op 25 % van de waarde van de wagen tot 300.000 DKK en 20 % van de waarde hierboven. Hierbij wordt de jaarlijkse verkeersbelasting opgeteld. De waarde van de wagen kan niet lager zijn dan 160.000 DKK. De basis die gebruikt wordt als waarde van de wagen wordt op verschillende manieren vastgesteld. De basis voor wagens die jonger zijn dan drie jaar is de nieuwprijs van de wagen. Dit is de cataloguswaarde inclusief de BTW. Deze waarde moet voor 100% gebruikt worden in het jaar van eerste inschrijving en de twee daarop volgende jaren. Nadien mag 75% van de nieuwprijs gebruikt worden als basis voor de berekening van het voordeel. Als de wagen ouder is dan drie jaar na zijn eerste inschrijving wordt het werkelijk betaald bedrag door de werkgever als berekeningsbasis beschouwd.

Net zoals in het Verenigd Koninkrijk wordt in Denemarken een andere munt gebruikt, de Deense Kroon. Om de resultaten voor Denemarken te kunnen vergelijken met de andere landen is het ook nu noodzakelijk om de resultaten uitgedrukt in Deense Kroon om te zetten naar Euro. De wisselkoers die hiervoor gebruikt werd in alle berekeningen is € 1,00 = 7,4557 DKK en 1 DKK = € 0,1341.¹¹⁵

¹¹⁵De Tijd, (z.d.). *Wisselkoersen*. Geraadpleegd op 16 april, 2013, via <http://www.tijd.be/wisselkoersen>.

Figuur 37: Berekeningen Denemarken

Kosten	Volkswagen Golf	Mitsubishi I-Miev	Opel Ampera
Werkgever			
Registratiebelasting	79.000 DKK * 1,05 + (153.966,45 DKK – 79.000 DKK) * 1,80 = 217.889,61 DKK	Vrijgesteld	79.000 DKK * 1,05 + (354.299,80 DKK – 79.000 DKK) * 1,80 = 578.489,64 DKK
Verkeersbelasting	26,3 km per liter = 660 DKK per half jaar = 1.320 DKK / jaar	Verbruikt geen brandstof = 0,00 DKK	83,3 km per liter = 280 DKK per half jaar = 560 DKK / jaar
Afschrijving op aankoop	123.173,16 DKK / 4 jaar = 30.793 DKK De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 25% ¹¹⁶ = - 7.698,32 DKK	178.012,52 DKK / 4 jaar = 44.503,13 DKK De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 25% = - 11.125,78 DKK	283.439,84 DKK / 4 jaar = 70.859,96 DKK De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 25% = - 17.714,99
Niet terugvorderbare BTW	30.793,29 DKK	44.503,13 DKK	70.859,96 DKK
Totale kost werkgever	242.304,58 DKK	33.377,35 DKK	632.194,61 DKK
Werknemer			
Voordeel van alle aard	Waarde van de wagen = 153.966,45 DKK Wordt opgetrokken naar 160.000 DKK VAA = 0,25 * 160.000 DKK = 40.000 DKK Dit wordt belast aan 59% ¹¹⁷ = 23.600 DKK	Waarde van de wagen = 222.515,65 DKK VAA = 0,25* 222.515,65 = 55.628,91 DKK Dit wordt belast aan 59% = 32.821,06 DKK	Waarde van de wagen = 283.439,84 DKK VAA = 0,25 * 283.439,84 DKK + 560 DKK = 71.419,96 DKK Dit wordt belast aan 59% = 42.137,78 DKK
Totale kost werknemer	23.600 DKK	32.821,06 DKK	42.137,78 DKK
Totale kost	256.904,58 DKK € 35.664,60	66.198,41 DKK € 8.878,90	674.332,39 DKK € 90.445,22

¹¹⁶Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in Denmark*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/denmark>.

¹¹⁷Confédération fiscal européenne (z.d.). *Personal income tax in Denmark*. Geraadpleegd op 17 april, 2013, via <http://www.cfe-eutax.org/taxation/personal-income-tax/denmark>.

2.7. België¹¹⁸

Ook in België moet een nieuwe wagen geregistreerd worden alvorens deze zich vrij in het verkeer mag begeven. Ook als de wagen tussen twee particulieren van eigenaar verandert, dient de wagen heringeschreven te worden. De wagen wordt geregistreerd op naam van de eigenaar of hoofdgebruiker van de wagen met een adres in België. Op deze (her)registratie moet een belasting betaald worden, de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV), door de persoon op wiens naam de wagen geregistreerd wordt. De bevoegdheid voor de BIV ligt in België bij de 3 gewesten. Verder wordt specifiek ingegaan op situatie in het Vlaams Gewest. Een gedetailleerde beschrijving van de BIV is eerder al gemaakt in I. Literatuurstudie, onder punt 10.1.4.2.

Naast deze eenmalige belasting bij de (her)registratie van de wagen wordt ook een jaarlijkse belasting geheven op het feit dat de wagen is ingeschreven, de verkeersbelasting, die ook verhaald wordt op de persoon op wiens naam de wagen geregistreerd werd. Net zoals de VIB is deze verkeersbelasting een gewestelijke bevoegdheid. De drie Belgische gewesten bepalen de verkeersbelasting op basis van het aantal paardenkracht van de wagen. Het Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruiken dezelfde tarieven. Het Vlaams Gewest verschilt van de andere twee gewesten door het feit dat ze hogere tarieven per eenheid paardenkracht aanrekent. Voor een gedetailleerde overzichtstabel zie figuur 10.

De kosten die een Belgische werkgever voor zijn rekening neemt zijn volledig aftrekbaar in de vennootschapsbelasting. Hierop bestaan uitzonderingen met betrekking tot de kosten in verband met wagens. Het percentage van de kosten dat afgetrokken mag worden is afhankelijk van de CO₂-uitstoot van de wagen. Deze staan in detail in figuur 7 op pagina Voorts dient de werkgever sinds 1 januari 2012 een verworpen uitgaven ten belopen van 17% van het voordeel van alle aard voor de werknemer op te nemen. Zoals al eerder aangehaald mag hij dit bedrag niet aftrekken in zijn vennootschapsbelasting.

Verder zijn er ook beperkingen in verband met de aftrekbaarheid van de betaalde BTW op autokosten die ook al hoger zijn toegelicht. Dit geldt ook voor de solidariteitsbijdrage die de werkgever moet betalen op het aanbieden van de bedrijfswagen aan de werknemer, alsook voor de berekening van het voordeel van alle aard.

¹¹⁸ Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 11 – 26.

Figuur 38: Berekeningen België

<u>Kosten</u>	<u>Volkswagen Golf</u>	<u>Mitsubishi I-Miev</u>	<u>Opel Ampera</u>
<u>Werkgever</u>			
BIV	$((99 \text{ g/km} * 1 + 4,5) / 250) ^ 6 * 4500 + 331,92) * 1 =$ € 354,58	Vrijgesteld	Vrijgesteld
Verkeersbelasting	9 fiscale PK = € 256,61	0 fiscale PK = € 73,79	8 fiscale PK = € 215,42
Solidariteitsbijdrage	$((99 * 9 - 600) / 12) * 1,1641 =$ € 28,23	Minimum = € 24,25	Minimum = € 24,25
Niet terugvorderbare BTW op aankoop (50%)	$(€ 19.990 - € 16520,67) / 2 =$ € 1.734,67	$(€ 28.890,00 - € 23.876,03) / 2 =$ = € 2.506,99	$(€ 46.000,00 - € 38.016,53) / 2 =$ = € 3.991,74
Afschrijving op aankoop	€ 16.520,67 / 5 = € 3.304,13 De afschrijving verhoogt de kosten en verlaagt de belastbare basis, waardoor minder belastingen betaald zullen moeten worden. Vennootschapsbelasting = 33,99% ¹¹⁹ = € - 1.123,07	€ 23.876,03 / 2 = € 11.938,02 Vennootschapsbelasting = 33,99% = € - 4.057,73	€ 38.016,53 / 5 = € 7.603,31 Vennootschapsbelasting = 33,99% = € - 2.584,37
Verworpen uitgave	17% van 540,00 = € 91,80 Dit belasten aan 33,99% = € 31,20	17% van 540,00 = € 91,80 Dit belasten aan 33,99% = 31,20	17% van € 828,00 = € 140,76 Dit belasten aan 33,99% = € 47,84
Totale kost werkgever	€ 1.282,22	€ - 1421,50	€ 1.694,88
<u>Werknemer</u>			
Voordeel van alle aard	€ 1200,00 Zie bijlage 2 van onderzoeksvraag 2. Dit is de minimale waarde van het VAA. Dit belasten aan 45% = € 540,00	€ 28.890,00 * 0,04 = € 1.155,60. Dit wordt € 1.200 omdat dit de minimale waarde van het VAA is. Dit belasten aan 45% = € 540,00	€ 46.000,00 * 0,04 = € 1.840,00 Dit belasten aan 45% = € 828,00
Totale kost werknemer	€ 540,00	€ 540,00	€ 828,00
Totale kost	€ 1.822,22	€ - 881,50	€ 2.522,88

¹¹⁹Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in Belgium*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/belgium>.

2.8. Vergelijking tussen de verschillende landen

2.8.1. Volkswagen Golf

In vijf van de zeven onderzochte landen wordt op de inschrijving van een wagen een belasting geheven. In België bedroeg deze voor de Volkswagen Golf € 354,58. Enkel Nederland en Denemarken belastten de inschrijving van deze wagen nog zwaarder. Naast een belasting op de inschrijving is er in alle landen, behalve Frankrijk, een verkeersbelasting die jaarlijks geheven wordt. De inkomsten gegenereerd uit deze belasting wordt onder meer gebruikt voor het onderhoud van de openbare wegen. Frankrijk heeft geen verkeersbelasting maar financiert dit onderhoud door middel van een tolbelasting. Met € 256,61 heeft België de op één na hoogste jaarlijkse verkeersbelasting. Het moet enkel, opnieuw, Nederland achter zich laten. Op gebied van het afschrijven van de wagen liggen alle landen ongeveer op dezelfde golfenlge. Enkel het Verenigd Koninkrijk steekt er met kop en schouders boven uit. Vier van de zeven landen laten ook niet alle betaalde BTW op de bedrijfswagen terugvorderen. Ook België beperkt de terugvorderbare BTW. Het Verenigd Koninkrijk en Denemarken zijn echter nog strenger. Duitsland en het Groothertogdom Luxemburg beperken niet de terugvorderbare BTW maar verplichten de werkgever BTW aan te rekenen op het aanbieden van een bedrijfswagen aan een werknemer. Een rechtstreekse belasting op het aanbieden van bedrijfswagens bestaat enkel in Frankrijk (tax sur les véhicules des sociétés) en België (verworpen uitgave). Als alle kosten samengenomen worden, bestaat er een negatieve kost voor het aanbieden van een bedrijfswagen in drie van de zeven landen van ongeveer € 500. De totale kost voor de werkgever in België bedraagt € 1.282,22 waarmee België enkel Denemarken en Nederland achter zich moet laten. Deze twee landen zijn duurder voor de werkgever omwille van de zeer hoge inschrijvings- en verkeersbelasting in deze landen.

Voor de werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking heeft geldt in ieder land één of andere vorm van belasting op het voordeel van alle aard. De Volkswagen Golf kent in België een voordelig regime omdat deze een vrij lage uitstoot heeft (99 gram CO₂ per kilometer). België kent hiermee de laagste belasting in hoofde van de werknemer (€ 540). Ook hier is Denemarken het land dat de bedrijfswagen het zwaarst belast (€ 3.164,76).

Als de kosten in hoofde van de werkgever en de werknemer opgeteld worden, belandt België op een derde plaats voor de Volkswagen Golf. Frankrijk en Groothertogdom Luxemburg doen beter, maar Denemarken spant de kroon met een totale jaarlijkse kost van meer dan € 35.000. Opmerking bij deze resultaten is wel dat gebruikskosten (onderhoud, brandstof, verzekering, ...) voor werkgever of werknemer niet zijn meegenomen. Deze resultaten gaan enkel over de aanschaf van de bedrijfswagen en het ter beschikking stellen ervan. Deze opmerkingen gelden ook voor de resultaten van de Mitsubishi I-Miev en Opel Ampera.

2.8.2. Mitsubishi I-Miev

Een eerste opvallende vaststelling in verband met de elektrische wagen is dat de belasting bij de inschrijving overal, behalve in Duitsland, wegvalt. Verder is er ook alleen een jaarlijkse verkeersbelasting in België. Verder blijkt ook dat deze wagen sneller mag afgeschreven worden in België, Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. De regels in verband met de niet terugvorderbare BTW of

aan te rekenen BTW op een bedrijfswagen blijven wel gelden. De Franse belasting op bedrijfswagens verdwijnt echter wel, terwijl de Belgische belasting wel blijft bestaan. De totale kost voor de werkgever is voor deze elektrische wagen in vijf van de zeven landen negatief, wat wil zeggen dat de werkgever geen kosten maakt op het aanbieden van deze bedrijfswagen. Dit komt voornamelijk door het interessante afschrijvingsmechanisme voor elektrische wagens.

Enkel in Nederland wordt er voor deze wagen geen voordeel van alle aard belast voor het ter beschikking hebben van de bedrijfswagen. Van de landen die wel een voordeel van alle aard belasten doet België dit het lichtst.

De totale kost voor deze bedrijfswagen is in drie van deze landen negatief, waardoor deze wagen uit economisch oogpunt zeer interessant is. Ook België heeft een negatieve totale kost van € 881,50. Dit wordt voor de meeste landen veroorzaakt door het interessante afschrijvingsmechanisme of het ontbreken van een belasting op het voordeel van alle aard.

2.8.3. Opel Ampera

België en Nederland heffen geen belasting op de inschrijving van deze hybride wagen ten opzichte van de Volkswagen Golf. Denemarken rekent ook voor deze milieuvriendelijkere wagen een zeer hoge inschrijvingsbelasting aan (€ 77.575,46). Dit is meer dan dubbel zoveel als de inschrijvingsbelasting voor de Volkswagen Golf. Oorzaak hiervan ligt in het feit dat de CO₂-uitstoot in de berekening van de inschrijvingsbelasting geen parameter is. Enkel de catalogusprijs is bepalend voor deze belasting en deze is voor de Opel Ampera vrij hoog in vergelijking met de Volkswagen Golf. Verder heffen ook vier van de zeven landen een jaarlijkse verkeersbelasting, weliswaar minder zwaar dan voor de Volkswagen Golf omdat hier de uitstoot wel een rol speelt. Verder geldt er geen alternatieve regeling voor deze wagen met betrekking tot afschrijvingen, BTW of rechtstreekse belasting op bedrijfswagens. Als gekeken wordt naar de totale kost van bedrijfswagens blijkt dat vier van de zeven landen een negatieve kost hebben. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door de afschrijvingen die voor deze wagen hoog zijn omwille van de hoge aanschafwaarde. Deze wagen kost enkel in Denemarken meer dan in België. Oorzaak van de relatief hoge kosten in België is de niet aftrekbare BTW.

Opnieuw betaalt een werknemer in Nederland geen belastingen op het ter beschikking hebben van dit voertuig als bedrijfswagen. Verder liggen de bedragen vrij kort bij elkaar, met Duitsland en Denemarken als uitschieters.

De totale kost voor de Opel Ampera als bedrijfswagen ligt in België op € 2.522,88. Dit is op twee na de hoogste en zelfs hoger dan de totale kost voor de Volkswagen Golf, terwijl deze veel meer uitstoot dat de hybride wagen. België is echter niet alleen in deze vreemde conclusie want dit geldt ook voor Duitsland, Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg.

Figuur 39: Overzichtstabel internationale vergelijking Volkswagen Golf

	Duitsland	Frankrijk	Groothertogdom Luxemburg	Nederland	Verenigd Koninkrijk	Denemarken	België
Inschrijving / registratie	€ 100,00	€ 405,00	/	€ 3.002,77	/	€ 29.219,00	€ 354,58
Verkeersbelasting / autobelasting	€ 142,50	/	€ 89,10	€ 939,12	€ 0,00	€ 177,01	€ 256,61
Opcentiemen op verkeersbelasting	/	/	/	€ 563,47	/	/	/
Afschrijving	€ - 813,64	€ - 1.101,27	€ - 1.189,49	€ - 842,55	€ - 3.799,60	€ - 1.032,34	€ - 1.123,07
Niet terugvorderbare BTW	/	/	/	€ 611,88	€ 3.304,00	€ 4.129,38	€ 1.734,67
Aan te rekenen BTW	€ 1.120,60	/	€ 512,97	/	/	/	/
Belasting op bedrijfswagens	/	€ 198,00	/	/	/	/	€ 31,20
Solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens	/	/	/	/	/	/	€ 28,23
Totaal werkgever	€ 548,96	€ - 498,27	€ - 587,42	€ 4.274,69	€ - 495,60	€ 32.493,05	€ 1.282,22
Voordeel van alle aard	€ 2.477,11	€ 711,32	€ 1.441,10	€ 1.903,64	€ 2.450,48	€ 3.164,76	€ 540,00
Totaal werknemer	€ 2.477,11	€ 711,32	€ 1.441,10	€ 1.903,64	€ 2.450,48	€ 3.164,76	€ 540,00
<u>Algemeen totaal</u>	€ 3.026,07	€ 213,05	€ 853,68	€ 5.368,33	€ 1.954,88	€ 35.657,81	€ 1.822,22

Figuur 40: Overzichtstabel internationale vergelijking Mitsubishi I-Miev

	Duitsland	Frankrijk	Groothertogdom Luxemburg	Nederland	Verenigd Koninkrijk	Denemarken	België
Inschrijving / registratie	€ 100,00	/	/	/	/	/	€ 0,00
Verkeersbelasting / autobelasting	/	/	/	/	€ 0,00	€ 0,00	€ 73,79
Afschrijving	€ - 1.175,89	€ - 7.957,88	€ - 1.719,07	€ - 1.217,68	€ - 5.491,27	€ - 1.491,97	€ - 4.057,73
Niet terugvorderbare BTW	/	/	/	€ 767,14	€ 4.775,01	€ 5.967,87	€ 2.506,99
Aan te rekenen BTW	€ 1.619,51	/	€ 741,35	/	/	/	/
Belasting op bedrijfswagens	/	/	/	/	/	/	€ 31,20
Solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens	/	/	/	/	/	/	€ 24,25
Totaal werkgever	€ 543,62	€ - 7.957,88	€ - 977,72	€ - 450,54	€ - 716,26	€ 4.475,90	€ - 1.421,50
Voordeel van alle aard	€ 3.579,97	€ 1.028,01	€ 2.082,70	€ 0,00	€ 1.053,17	€ 4.401,30	€ 540,00
Totaal werknemer	€ 3.579,97	€ 1.028,01	€ 2.082,70	€ 0,00	€ 1.053,17	€ 4.401,30	€ 540,00
<u>Algemeen totaal</u>	€ 4.123,59	€ - 6.929,87	€ 1.104,98	€ - 450,54	€ 336,91	€ 8.877,20	€ - 881,50

Figuur 41: Overzichtstabel internationale vergelijking Opel Ampera

	Duitsland	Frankrijk	Groothertogdom Luxemburg	Nederland	Verenigd Koninkrijk	Denemarken	België
Inschrijving / registratie	€ 100,00	€ 360,00	/	/	/	€ 77.575,46	€ 0,00
Verkeersbelasting / autobelasting	€ 26,00	/	€ 13,50	/	€ 0,00	€ 75,10	€ 215,42
Afschrijving	€ - 1.872,31	€ - 1.219,88	€ - 2.737,19	€ - 1.938,84	€ - 8.743,45	€ - 2.375,58	€ - 2.584,37
Niet terugvorderbare BTW	/	/	/	€ 1.221,47	€ 7.603,00	€ 9.502,32	€ 3.991,74
Aan te rekenen BTW	€ 2.578,66	/	€ 1.315,41	/	/	/	/
Belasting op bedrijfswagens	/	/	/	/	/	/	€ 47,84
Solidariteitsbijdrage op bedrijfswagens	/	/	/	/	/	/	€ 24,25
Totaal werkgever	€ 832,35	€ - 859,88	€ - 1.408,18	€ - 717,37	€ - 1.140,45	€ 84.777,30	€ 1.694,88
Voordeel van alle aard	€ 5.700,20	€ 1.636,84	€ 3.316,17	€ 0,00	€ 1.395,35	€ 5.650,68	€ 828,00
Totaal werknemer	€ 5.700,20	€ 1.636,84	€ 3.316,17	€ 0,00	€ 1.395,35	€ 5.650,68	€ 828,00
<u>Algemeen totaal</u>	€ 6.532,55	€ 776,96	€ 1.907,99	€ - 717,37	€ 254,91	€ 90.427,98	€ 2.522,88

VI. CONCLUSIE

Deze masterproef vangt aan met een korte beschrijving van het onderzoeksplan. Hierin wordt de probleemstelling waarover deze masterproef handelt toegelicht en de centrale onderzoeksvraag geformuleerd. Om hierop een antwoord te geven wordt gebruik gemaakt van enkele deelvragen, voor dewelke telkens een plan van aanpak wordt voorgesteld. Op ieder van deze deelvragen zal in deze conclusie een antwoord geformuleerd worden.

Om de problematiek rond bedrijfswagens beter te kunnen begrijpen en te kaderen, wordt in hoofdstuk II verder gegaan met de literatuurstudie. Hieruit blijkt dat er enorm veel bedrijfswagens voorkomen in de gehele EU. Zo was 49,5% van de nieuw ingeschreven personenvoertuigen in 2008 een bedrijfswagen. Dit komt neer op 5.742.000 nieuw ingeschreven bedrijfswagens op de Europese wegen in dat jaar. Voor België bedroeg dit 48% wat dus net onder het Europese gemiddelde ligt en neer komt op 260.000 nieuw ingeschreven bedrijfswagens. Het al dan niet aanbieden van een bedrijfswagen door een werkgever is afhankelijk van de woon-werk afstand voor zijn werknemer, de grootte en de sector van het bedrijf, de winstbijdrage van de werknemer en de demografische kenmerken van de werknemer. De populariteit van de bedrijfswagen valt te verklaren door het interessante fiscale regime dat hier rond geldt in de verschillende Europese landen. Het is zowel voor een werkgever als een werknemer interessanter om een bedrijfswagen aan te bieden of ter beschikking te hebben dan extra loon te krijgen. Op het extra loon zou namelijk meer belastingen en sociale bijdragen betaald moeten worden dan op het aanbieden of ter beschikking hebben van de bedrijfswagen. Een ander voordeel is dat de werknemer die een bedrijfswagen ter beschikking heeft bijna kosteloos kan rijden, aangezien in 93% van de gevallen ook een tankkaart bij de bedrijfswagen zit. Door de fiscale regelgeving rond bedrijfswagens wordt het gebruik ervan kunstmatig gesubsidieerd. De gemiste belastinginkomsten zijn ook aanzienlijk en bedragen 0,5% van het Bruto Binnenlands Product (BBP) van de Europese Unie (EU). In België loopt dit zelfs op tot 1,2 % van het Belgisch BBP wat overeenkomt met 4,1 miljard euro gemiste inkomsten. Om het fiscaal belastingstelsel rond bedrijfswagens neutraler te maken zijn er twee principes waar rekening mee gehouden kan worden bij het maken van de wetgeving: firm cost principle en opportunity cost principle. In het firm cost principle is het de bedoeling om de belastbare waarde van de bedrijfswagen zo gelijk mogelijk te stellen met de kosten die de werkgever draagt om de bedrijfswagen aan te bieden aan de werknemer. Het opportunity principle probeert de belastbare waarde gelijk te stellen aan de kosten die de werknemer zou moeten betalen om de bedrijfswagen privé te bezitten. Deze principes worden echter weinig gebruikt in het maken van wetgeving rond bedrijfswagens.

Het ter beschikking hebben van een bedrijfswagen wordt in de Belgische personenbelasting, samen met andere secundaire arbeidsvoorwaarden, belast onder de noemer 'voordeel van alle aard (VAA)'. Dit concept werd boven de doopvont gehouden in 1919 als 'voordeel in natura'. Deze benaming werd in 1980 echter aangepast omdat 'voordeel in natura' als te beperkt werd beschouwd. Om de waarde van het voordeel te bepalen golden verschillende berekeningswijzen doorheen de tijd. Sinds 1 januari 2010 werd de waarde van het voordeel bepaald aan de hand van

de CO₂-uitstoot van de wagen en een bepaald aantal gereden privékilometers, 5.000 of 7.500 al naargelang de werknemer minder of meer dan 25 kilometer van hun werkplaats woonden. Voor de werkgever golden er beperkingen in de terugvorderbare BTW en de aftrekbare autokosten. Ook was de werkgever verplicht tot het betalen van een solidariteitsbijdrage per aangeboden bedrijfswagen aan een werknemer. Door de jaren heen is het opvallend dat de CO₂-uitstoot een erg bepalende rol is gaan spelen in het fiscale regime van toepassing op bedrijfswagens. Ze zit ondertussen zowel verwerkt in de personenbelasting (voordeel alle aard) als de vennootschapsbelasting (solidariteitsbijdrage en de aftrek van de kosten in de vennootschapsbelasting). Ondertussen zijn wagens die een lagere uitstoot hebben fiscaal veel aantrekkelijker dan wagens met een hogere uitstoot. Het is dus duidelijk dat de overheid het wagenpark van de bedrijven wil vergroenen. Verder zijn er ook enkele regelgevingen van toepassing die gelden voor alle personenwagens. Zo dient bij de registratie van de wagen de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) betaald te worden en is er een jaarlijkse verkeersbelasting. Ten slotte zijn er in de loop der jaren verschillende premies in het leven geroepen om particulieren en werkgevers aan te zetten tot de aankoop van milieuvriendelijkere wagens, zoals de Ecopremie.

De eerste deelvraag van deze masterproef behandelt de verandering in de regelgeving rond bedrijfswagens die in werking trad op 1 januari 2012. Om de begroting voor 2012 rond te krijgen heeft de regering Di Rupo beslist om de regelgeving aan te passen met als doel 200 miljoen euro extra inkomsten per jaar te genereren. De grootste verandering die werd doorgevoerd had betrekking op de berekeningswijze van het VAA in de personenbelasting. Voorheen werd deze berekend op basis van de CO₂-uitstoot en het aantal gereden privékilometers. Deze laatste parameter werd vervangen door de cataloguswaarde van de bedrijfswagen. Dit is de waarde van het voertuig in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, inclusief werkelijk betaalde BTW en exclusief kortingen, verminderingen, rabatten of ristorno's. Voor de berekening van het VAA wordt wel een procentuele vermindering toegepast naargelang de leeftijd van de wagen. Ook de CO₂-uitstoot van de wagen wordt anders gebruikt in de berekening. De cataloguswaarde wordt vermenigvuldigd met een bepaald percentage dat afhankelijk is van de CO₂-uitstoot van de wagen. De bepaling van dit percentage is verschillend naargelang het type brandstof van de wagen. Ook geldt er een minimum van 4% en een maximum van 18%. Het resultaat van deze vermenigvuldiging (cataloguswaarde * CO₂-percentage) moet minstens € 1.200 zijn. Als het product lager is dan deze € 1.200 wordt het VAA dus kunstmatig verhoogd. Een werknemer die niet kosteloos mag genieten van het gebruik van de bedrijfswagen, mag de bijdragen die hij moet betalen voor het ter beschikking hebben van de bedrijfswagen aftrekken van het VAA voor die bedrijfswagen.

De werkgever dient sinds 1 januari 2012 een verworpen uitgave in zijn jaarrekening mee te nemen ten belope van 17% van het VAA berekend volgens de nieuwe regelgeving. Een verworpen uitgave is een uitgave die niet aftrekbaar is van de belastbare winst, waardoor de belastbare basis hoger is en de overheid extra inkomsten uit de vennootschapsbelasting zal ontvangen. Ten slotte veranderde de verzekeringstaksen licht en werd het cliquetsysteem en de ecopremie afgeschaft.

Het onderwerp van de tweede deelvraag in deze masterproef behandelt de budgettaire impact van deze gewijzigde regelgeving. Het doel van deze wijziging was het genereren van 200 miljoen euro extra inkomsten per jaar. Dit bedrag wilde men evenredig verhalen op de werkgevers en de werknemers door bij beide partijen 100 miljoen euro extra inkomsten te genereren. Om in te schatten of deze doelstellingen behaald zouden kunnen worden werd het Belgische bedrijfswagenpark ingedeeld in een aantal segmenten gaande van kleine en compacte wagens tot echte luxewagens. Ieder segment bevat tussen drie en zeven wagens waarvoor het nieuwe VAA vergeleken werd met het oude VAA met 5.000 kilometer in de formule, alsook met het oude VAA volgens de 7.500 kilometer formule.

Voor de segmenten kleine en compacte wagens zal de waarde van het VAA weinig veranderen indien de werknemer voorheen 5.000 kilometer in zijn formule kon gebruiken. Was dit echter niet zo, en moest hij 7.500 kilometer gebruiken, dan gaat het VAA dalen met € 500 tot € 750 per jaar. Deze werknemers zullen minder belastingen betalen en gaan er dus op vooruit. Een essentiële opmerking die bij dit segment gemaakt moet worden is dat voor een aantal wagens het nieuwe VAA kunstmatig verhoogd wordt naar € 1.200. Moest dit minimum VAA er niet zijn, dan zouden de werknemers met kleine en compacte wagens er nog meer op vooruit gaan.

Werknemers die een wagen ter beschikking hebben die ingedeeld kan worden bij de middenklasse en vroeger 5.000 kilometer in hun formule konden gebruiken gaan er in de nieuwe regelgeving op achteruit. Het VAA stijgt met gemiddeld € 707,33. Voor vijf van de zeven wagens in dit segment daalt het VAA met maximum € 500 voor werknemers die voorheen 7.500 kilometer in de formule moesten gebruiken. De Mercedes C250 scoort erg negatief, omdat deze wagen een veel hogere cataloguswaarde (€ 48.187) heeft dan de andere wagens in dit segment.

Als een werknemer een luxewagen ter beschikking heeft zal hij er in ieder geval op achteruit gaan. Als de werknemer voorheen de 5.000 kilometer kon gebruiken zal het VAA stijgen met gemiddeld € 3.699,92. In het andere geval zal het VAA stijgen met gemiddeld € 2.820,98. Deze cijfers worden wel negatief beïnvloedt door het feit dat de BMW 740d zich in dit segment bevindt. De oorzaak van deze verhoogde VAA is vooral de hogere catalogusprijs van deze wagens.

SUV of 4X4 wagens combineren de hogere catalogusprijs ook nog eens met een zeer hoge CO₂-uitstoot. De gevolgen hiervan zijn ook duidelijk zichtbaar in de sterke stijging van het VAA, die zelfs met € 12.778,22 zal stijgen indien de werknemer bijvoorbeeld rijdt met een Mercedes GL 450 CDI.

Voor monovolume wagens is het moeilijker om één trend waar te nemen. De effecten van de nieuwe regelgeving worden bepaald door de CO₂-uitstoot en de cataloguswaarde van de wagen. Aangezien hier variabiliteit op zit binnen dit segment zal het van wagen tot wagen afhangen of het VAA zal stijgen of dalen. Zo gaan werknemers met een Opel Meriva 1.3 CDTI Ecoflex er altijd op vooruit terwijl een VW Sharan 2.0TDI Highline full option 7 pl. in ieder geval duurder zal worden voor de werknemer. Een Ford S-Max 1.6 TDCi Ecometic zal duurder worden als de werknemer

voorheen de 5.000 kilometer formule kon gebruiken en zal goedkoper worden als de 7.500 kilometer gebruikt werd.

Het voorlaatste segment zijn de elektrische wagens. In de oude regelgeving bedroeg het VAA € 500 of € 750 al naargelang de 5.000 of 7.500 kilometer in de formule werd gebruikt. Dit was een extra stimulans voor werknemers om deze bedrijfswagen te kiezen. Omdat de technologie van deze wagens vrij nieuw is hebben deze wagens ook een vrij hoge cataloguswaarde. Het gevolg hiervan laat zich duidelijk zien in de waarde het VAA. Voor 5 van de 6 wagens in dit segment wordt het VAA kunstmatig verhoogd tot € 1.200, waardoor het is gestegen met € 700 of € 450.

Ten slotte is er het segment van de hybride wagens. Ook hier is het moeilijk één trend vast te stellen. Dit komt omdat er binnen dit segment zowel goedkope als dure wagens zitten. Alle hybride wagens gaan er op achteruit indien de werknemer voorheen de 5.000 kilometer formule kon gebruiken. Dit komt vooral omdat er in de oude regelgeving geen minimale waarde van het VAA was opgenomen. De goedkopere wagens krijgen wel een lager VAA indien 7.500 kilometer gebruikt werd in de oude berekening. Het oude VAA zal dalen met gemiddeld € 318,48. De duurdere hybride wagens zullen er opnieuw op achteruit gaan, omdat de hoge cataloguswaarde het VAA omhoog duwt. Gemiddeld zal het VAA stijgen met € 1.069,54.

Na een inschatting van de effecten voor de verschillende segmenten kan overgaan worden naar de vraag of het budgettaire doel, 200 miljoen euro extra inkomsten, gehaald zal worden. Om een zo realistisch mogelijke berekening te maken, wordt de top 10 bedrijfswagens die in België voor komen geëxtrapoleerd voor de gehele populatie bedrijfswagens in ons land. Hieruit blijkt dat het gewogen gemiddelde VAA met € 625,99 stijgt als er vanuit gegaan wordt dat iedereen de 5.000 kilometer in de oude berekening gebruikt. Door deze stijging van het VAA zal de fiscus een extra inkomst ontvangen in de personenbelasting van € 219.099.379,60. Er van uitgaande dat iedereen de 7.500 kilometer moest gebruiken, zal het gewogen gemiddelde van het nieuwe VAA dalen met € 129,44. Hierdoor zou de staatskas € 45.304.595,42 minder aan inkomsten ontvangen in de personenbelasting.

Om een meer realistische budgettaire impact te kunnen berekenen is het noodzakelijk om een inschatting te maken van het aantal werknemers met een bedrijfswagen die de 5.000 kilometer dan wel de 7.500 kilometer in de formule moesten gebruiken. Een rondvraag bij een vijftal boekhoudkantoren en sociale secretariaten gaf aan dat deze verhouding 75% respectievelijk 25% bedroeg. Gegeven deze verdeling kan de extra inkomst in de personenbelasting geschat worden op € 152.998.385,80, wat dus meer is dan de vooropgestelde 100 miljoen euro extra inkomsten die gehaald zou moeten worden bij de werknemers via de personenbelasting.

Ook in de vennootschapsbelasting wou de regering 100 miljoen euro extra inkomsten halen door middel van de verworpen uitgave. De extra inkomsten hieruit werden geschat op € 96.036.287,16, wat erg kort bij de vooropgestelde 100 miljoen euro komt.

Er van uitgaande dat de top 10 bedrijfswagens in België representatief is voor de gehele populatie bedrijfswagens in ons land en dat er geen gedragswijziging zal gebeuren door de nieuwe regelgeving, komt deze masterproef tot de conclusie dat de overheid haar doel van 200 miljoen euro extra inkomsten zal halen, maar dat de eerlijke verdeling tussen werknemer en werkgever niet gerealiseerd werd.

Na de berekening van de budgettaire impact van de nieuwe regelgeving werd verder gegaan met de inschatting van de economische impact. Om op deze deelvraag een antwoord te bieden werd gebruik gemaakt van twee vraagelasticiteiten: die van de vraag naar arbeid en die van de vraag naar bedrijfswagens. Eerst werd de prijselasticiteit voor de vraag naar arbeid gebruikt. Deze bedroeg $-0,6$. Gegeven deze elasticiteit en een totale arbeidskost van € 68.000 per werknemer betekent een extra loonkostenstijging van € 123,47 een daling in de vraag naar bedrijfswagens van 0,11%. Concreet komt dit neer op een vraagdaling van 856 wagens, een omzetsdaling van € 20.581.253,12 voor autohandelaars en een gemiste BTW inkomst voor de overheid van € 4.322.063,84. Vervolgens werd de vraagelasticiteit voor bedrijfswagens ($-2,0$) gebruikt. Dit bracht een daling in de vraag naar bedrijfswagens met zich mee van 0,36%, wat neer komt op 2.800 bedrijfswagens minder. Omdat er in deze berekeningen vanuit wordt gegaan dat er geen vraagverschuiving naar goedkopere en zuinigere wagens, die fiscaal interessanter zijn, zal plaatsvinden, zijn deze bedragen een onderschatting. Een slotopmerking bij deze deelvraag is dat met deze bedragen rekening gehouden dient te worden bij de inschatting van het budgettaire resultaat.

De vierde en laatste deelvraag van deze masterproef heeft als doel een beeld te geven hoe de Belgische regelgeving rond bedrijfswagens zich verhoudt ten opzichte van enkele (buur)landen. Na een grondige analyse van de belastingsystemen die in ieder land van toepassing waren werd berekend hoe hoog deze belastingen waren op een bedrijfswagen, zonder ook maar één kilometer gereden te hebben. Deze berekeningen werden gemaakt voor de populairste Belgische bedrijfswagen, nl. de Volkswagen Golf, een elektrische wagen, nl. de Mitsubishi I-Miev, en een hybride wagen, nl. de Opel Ampera.

Voor de Volkswagen Golf lag de Belgische inschrijvingsbelasting en verkeersbelasting iets boven het Europese gemiddelde. Dit gold ook voor de Mitsubishi I-Miev en de Opel Ampera. Wel was het opvallend hoe zwaar de inschrijvingsbelasting voor een wagen was in Denemarken. Op het gebied van afschrijvingen liggen de landen op een gelijke hoogte. Wel zijn er voordeligere afschrijvingstarieven voor elektrische wagens in Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en België. Voorts geldt in ieder land, behalve Frankrijk, een bepaalde BTW aftrek beperking voor de werkgever of moet de werkgever BTW aanrekenen voor het ter beschikking stellen van de bedrijfswagen.

Uiteindelijk komt de totale kost voor een Belgische werkgever voor de Volkswagen Golf uit op € 1.282,22. Enkel in Denemarken en Nederland kost deze wagen meer. De belasting in de personenbelasting van de werkgever is dan weer het laagst in België met € 540,00. Deze wagen kost dus in het totaal € 1.822,22. Enkel in Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg is de totale kost aan belastingen lager.

Voor de elektrische Mitsubishi I-Miev is de totale kost voor de werknemer zelfs negatief (€ - 1.421,50). Dit wordt veroorzaakt door het wegvallen van inschrijvingsbelasting en verhoogde afschrijvingen. De extra personenbelasting voor deze wagen is hetzelfde als voor de Volkswagen golf (€ 540) waardoor de totale kost voor deze wagen € - 881,50 bedraagt. België moet enkel Frankrijk voor zich laten.

Uit de resultaten voor de berekeningen van de Opel Ampera blijkt dat de interessante regels rond elektrische wagens niet doorgetrokken zijn naar hybride wagens. De totale kost voor de werkgever ligt op € 1.694,88 en voor de werknemer op € 828. Met een totale kost van € 2.522,88 is enkel Duitsland en Denemarken duurder voor deze wagen.

Zonder rekening te houden met de gebruikskosten van de wagen en de regels hieromtrent, kan vastgesteld worden dat een bedrijfswagen in België nog relatief licht belast wordt ten opzichte van de ons omringende (buur)landen. Het gevolg hiervan is dat de bedrijfswagens nog steeds kunstmatig gesubsidieerd blijven, waardoor ze veel op onze wegen zullen blijven voorkomen en een negatieve impact zullen hebben op de reeds bestaande uitstoot- en congestieproblemen.

LIJST VAN GERAADPLEEGDE WERKEN

Wetenschappelijke artikels

Bento, A. M., Goulder, L. H., Jacobsen, M. R., Von Haefen, R. H., 2009. *Distributional and efficiency impacts of increased US gasoline taxes*. American Economic Review 99, p 667–99.

Cohen-Blankshtain, G., 2008. *Framing transport-environmental policy: the case of company car taxation in Israel*. Transport Research Part D 13, p 65-74.

Copenhagen Economics, 2010. *Company car taxation*. Copenhagen Economics Taxation Papers. Working Paper 22, p 7, 11, 12, 16, 17, 22, 24. 26, 28, 41-43.

De Borger, B. & Wuyts, B., 2011. *The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes*. Transport Research Part B 45, p 1527-1544.

Gutiérrez-i-Puigarnau, E., Van Ommeren, J., 2011. *Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars*. International Economic Review 52 (4), 1105 – 1122.

Konings, J. & Roodhooft, F., 1997. *How elastic is demand for labour in Belgian enterprises? Results from firm level accounts data, 1987 – 1994*. De Economist 145 (2), p 229 – 241.

Shifan, Y., Albert, G. & Keinan, T., 2012. *The impact of company-car taxation policy on travel behavior*. Transport Policy 19 (2012), p 139-146.

Train, K. E., & Winston, C., 2007. *Vehicle Choice Behavior and the Declining Market Share of U.S. Automakers*. International Economic Review 48, p 1469–96.

Van Ommeren, J., van der Vlist, A. & Nijkamp, P., 2006. *Transport-related fringe benefits: implications for moving and the journey to work*. Journal of Regional Science 46 (3), 493–506.

Long, J. E., Scott, F. A., 1982. *The income tax and nonwage compensation*. The Review of Economics and Statistics, 64(2).

Wuyts, B., 2009. *Essays on Congestion, Transport Taxes, and the Labour Market*. Ph.D. dissertation, Universiteit Antwerpen.

Onderzoeken

ALD Automotive, 2012. *Autofiscaliteit*, p 5.

Corporate Vehicle Observatory, 2012. *CVO barometer 2012*, p 5.

Fleet Europe, 2012. *Taxation Guide – The update to company car taxation in Europe*, p 11-26, 47-58, 69-91, 137-149, 151-162, 253-264.

KPMG, 2012. *Studierapport Company Vehicles*, p 60, 53-61, 64-69, 73.

Vacature, 2006. *Salaris enquête*.

Verbond van Belgische ondernemingen, 2011. *Zakboekje concurrentiekracht 2011*, p 9.

Websites

Autofans.be, 28 november, 2011. *Belgische overheid schaft ecopremie af*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://www.autofans.be/nieuws/overheid/22077-belgische-overheid-schaft-ecopremie-af>.

Belasting op de inverkeerstelling, (z.d.). Opgevraagd op 17 april, 2013, via <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/milieuvriendelijke-voertuigen/premies-belastingen-en-subsidies/verkeersbelasting/biv/belasting-op-de-inverkeersstelling>.

Belastingdienst, (z.d.). *Bereken de BPM voor een personenauto*. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/priv/auto_en_vervoer/belastingen_op_auto_en_motor/belasting_van_personenautos_en_motorrijwielen_bpm/bereken_de_bpm/bereken_de_bpm_voor_eeen_personenauto.

Belastingdienst, (z.d.). *Bereken uw motorrijtuigenbelasting*. Geraadpleegd op 6 april, 2013, via http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/themaoverstijgend/rekenhulpen/bereken_uw_motorrijtuigenbelasting/.

Bespaar belastingen ,27 oktober, 2011. *Aftrek BTW op bedrijfswagens nieuwe regeling*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://www.bespaarbelastingen.be/algemeen/af trek-btw-op-bedrijfswagens-nieuwe-regeling/>.

Bruto-netto-rechner.info, (z.d.). *Berechnung Geldwerter Vorteil*. Opgevraagd op 14 februari, 2013, via <http://www.brutto-netto-rechner.info/geldwerter-vorteil.php>.

CarFix, (z.d.). *Company Car Survey 2013*. Opgevraagd op 18 april, 2013, via <http://www.carfix.be/LeverancierDetail.aspx?lev=50240498&iart=T13045N0195XDDE&lang=N>

Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in France*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/france>.

Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in the Netherlands*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/netherlands>.

Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in Denmark*. Geraadpleegd op 17 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/denmark>.

Confédération fiscale européenne, (z.d.). *Corporate income tax in Belgium*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <https://www.cfe-eutax.org/taxation/corporate-income-tax/belgium>.

Corporate Vehicle Observatory, 2012. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.cvo.belgium.be/dut/vehicule-societe/navigation-haute/a-propos-de-l-ove/wie-zijn-we.html>.

De Standaard, 31 december, 2011. *Hogere belasting bedrijfswagens gaat 200 miljoen opleveren*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via http://www.standaard.be/artikel/detail.aspx?artikelid=DMF20111231_010.

De Tijd, (z.d.). *Wisselkoersen*. Geraadpleegd op 8 april, 2013, via <http://www.tijd.be/wisselkoersen>.

Departement leefmilieu, natuur en energie, (z.d.). Geraadpleegd op 12 februari, 2013, via <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/milieuvriendelijke-voertuigen/premies-belastingen-en-subsidies/federale-premies>.

Divjak, K., 29 november, 2011. *Ecopremie: afgeschaft voor 2012*. Geraadpleegd op 12 februari, 2013, via <http://drivr.be/2011/11/29/ecopremie-terecht-afgeschaft-voor-2012/>.

Ernst & Young, 1998. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.lettrepme.be/pmekmo/site2.nsf/0/4643E478150587CEC1257427004F9005?Open>.

Groenlicht, 2012. *Touring pleit voor omgekeerd cliquet-systeem*. Opgevraagd op 10 oktober, 2012, via <http://www.groenlicht.be/2012/02/21/touring-pleit-voor-omgekeerd-cliquet-systeem-record-benzineprijs-2012/>.

Janssens, K., 6 december, 2011. *Voordeel alle aard bedrijfswagens: niet alle auto's worden duurder*. Opgevraagd op 25 november, 2012, via <http://www.taxworld.be/taxworld/voordeel-alle-aard-firmawagens-niet-alle-autos-worden-duurder.html>.

Kalk, M. (z.d.). *Arbeidsmarkt, productie en inkomensverdeling*. Opgevraagd op 15 november, 2012, via <http://mkalk.home.xs4all.nl/begrip06.htm>.

Knack, 11 januari, 2012. *Hogere belasting op bedrijfswagens wordt omzeild*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://trends.knack.be/economie/belga-economie/hogere-belasting-op-bedrijfswagens-wordt-omzeild/article-4000028813789.htm>.

KPMG, (z.d.). *Corporate tax rates table*. Geraadpleegd op 22 april, 2013, via <http://www.kpmg.com/global/en/services/tax/tax-tools-and-resources/pages/corporate-tax-rates-table.aspx>.

Le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, 21 augustus, 2012. *Connaitre les spécificités fiscales en cas de mise à disposition d'une voiture de société à un salarié (Leasing)*. Geraadpleegd op 21 februari, 2013, via <http://www.guichet.public.lu/citoyens/fr/impots-taxes/detention-vehicule/voiture-societe-salarie/leasing/index.html>.

Ministère de l'économie et des Finances, 12 september, 2012. *Évaluation de l'avantage résultant de l'usage privé d'un véhicule mis à la disposition du salarié*. Opgevraagd op 26 februari, 2013, via <http://bofip.impots.gouv.fr/bofip/2469-PGP.html?identifiant=BOI-ANX-000056-20120912>.

Ministry of foreign affairs of Denmark, mei, 2011. *Facts on taxation in Denmark*. Opgevraagd op 24 april, 2013, via <http://www.investindk.com/~media/Files/Sheets/Framework%20conditions/Taxation%20in%20Denmark.ashx>.

Mobimix, 28 november, 2011. *Begroting Di Rupo: 200 miljoen uit bedrijfswagens*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://www.mobimix.be/node/2798>.

Nationaal instituut voor de statistiek, (z.d). *Fiscale inkomens*. Opgevraagd op 19 maart, 2013, via http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/arbeid_leven/fisc/.

Portaal – Belgium.be – Informatie en diensten van de overheid (z.d.). *Belastingen*. Opgevraagd op 19 maart, 2013, via http://www.belgium.be/nl/belastingen/inkomstenbelastingen/particulieren_en_zelfstandigen/aangifte/vestiging_van_de_aanslag/.

Sanctorum & Co, accountants en belastingconsulenten, 21 december 2012. *Nieuwe regeling BTW-aftrek*. Opgevraagd op 12 februari, 2013, via <http://sanctorum.problog.be/2012/12/21/nieuwe-regeling-btw-aftrek/>.

SD Worx, 2012. *Nieuwe reglementering bedrijfswagens: fiscus geeft nog extra duiding*. Opgevraagd op 17 oktober, 2012, via <http://www.dirupo1.be/announcements/nieuwe-reglementering-bedrijfswagens-fiscus-geeft-nog-extra-duiding>.

Simulatie verkeersbelasting, (z.d.). Opgevraagd op 17 april, 2013, via <https://belastingen.fenb.be/vfp-portal-pub2-web/simulatieVerkeersbelasting.html#/q/top>.

Streetwise-france.com, (z.d.). *French car taxes*. Opgevraagd op 8 april, 2013, via <http://streetwise-france.com/car-tax-france.htm#carregtax>.

Tips en advies – ondernemersdatabank, (z.d.). *Brutomaandloon x 1,62*. Opgevraagd op 31 mei, 2013, via http://ondernemingsdatabank.indicator.be/loonkosten/brutomaandloon_x_1_62/VLTAPSAR_EU010505

Trends, 2012. *Financiën gaat databank bedrijfswagens aankopen*. Opgevraagd op 18 oktober, 2012 via <http://trends.knack.be/economie/belga-economie/financien-gaat-databank-bedrijfswagens-aankopen/article-4000101154464.htm#>.

Trends, 2012. *Luxewagens in de uitverkoop door belasting op bedrijfswagens*. Opgevraagd op 18 oktober, 2012, via <http://trends.knack.be/economie/nieuws/finance/luxewagens-in-de-uitverkoop-door-belasting-op-bedrijfswagens/article-4000119081891.htm>.

Unizo, 13 maart, 2012. *Autohandel en -reparatie ziet zwarte sneeuw*. Opgevraagd op 19 april, 2013, via <http://www.unizo.be/gebouwenenvervoer/viewobj.jsp?id=4816913>.

Unizo, 2012. *Unizo bepleit gefaseerde invoering nieuwe fiscale regeling bedrijfswagens*. Opgevraagd op 17 oktober, 2012, via <http://www.unizo.be/gebouwenenvervoer/viewobj.jsp?id=4809266>.

Vacature, 3 januari, 2013. *De 10 populairste bedrijfswagens in België*. Geraadpleegd op 14 maart, 2013, via <http://www.vacature.com/blog/de-10-populairste-bedrijfswagens-in-belgie>.

Vroom.be, (z.d.). *Prijzen nieuwe wagens*. Opgevraagd op 7 maart, 2013, via <http://www.vroom.be/nl/prijzen-nieuwe-wagens/>.

Overheidspublicaties

Federale Overheidsdienst Financiën, 2012. *Nieuwe berekeningsregels en faq omtrent voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het persoonlijk gebruik van een door de werkgever/onderneming kosteloos ter beschikking gesteld voertuig, aangepaste versie van 1/10/2012*.

Federale Overheidsdienst Justitie, 28 november, 2011. *Wet houdende diverse bepalingen*.

Federale Staatsschuld – Agentschap van de schuld, 25 juni, 2012. *Jaarverslag 2011, p 14*.

Dag-, week- en maandbladen

Claes, D., 21 april, 2012. *Park bedrijfswagens is al aan het veranderen*. Het Belang Van Limburg, p 27.

De Paepe, P., januari, 2013. *Alain Peers, Fleetmanager of the year 2013*. Fleet Magazine (87), p 15-18.

Persoonlijke communicatie

Decrock, P., persoonlijke communicatie met Federauto, 8 april, 2013.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Indelen bedrijfswagenmarkt per segment

Segment	Type wagen	Uitstoot	Prijs	VAA nieuw	VAA oud (5000)	VAA oud (7500)	Verskil met oud (5000)	verschil met oud (7500)
Kleine wagens	Volkswagen Polo 1.2TDI 3d	99	€ 15.260,00	€ 1.200,00	€ 1.212,75	€ 1.819,13	€ 12,75	€ 619,13
	Volkswagen Polo 1.6TDI	109	€ 21.077,00	€ 1.246,55	€ 1.335,25	€ 2.002,88	€ 88,70	€ 756,32
	Audi A1 1.6TDI	99	€ 26.169,00	€ 1.323,40	€ 1.212,75	€ 1.819,13	-€ 110,65	€ 495,72
	Toyota Aygo (Benzine)	103	€ 9.640,00	€ 1.200,00	€ 1.153,60	€ 1.730,40	-€ 46,40	€ 530,40
Compacte wagens	Golf 1.6TDI	99	€ 21.650,00	€ 1.200,00	€ 1.212,75	€ 1.819,13	€ 12,75	€ 619,13
	Golf Variant 1.6TDI	109	€ 24.560,00	€ 1.452,55	€ 1.335,25	€ 2.002,88	-€ 117,30	€ 550,33
	Toyota Prins (Benzine)	89	€ 28.190,00	€ 1.200,00	€ 996,80	€ 1.495,20	-€ 203,20	€ 295,20
	Toyota Auris 1.4D Eco	114	€ 18.435,00	€ 1.200,00	€ 1.396,50	€ 2.094,75	€ 196,50	€ 894,75
Middenklasse	Volkswagen Passat 1.6TDI	114	€ 25.100,00	€ 1.592,06	€ 1.396,50	€ 2.094,75	-€ 195,56	€ 502,69
	Audi A4 2.0 TDI	115	€ 29.950,00	€ 1.925,36	€ 1.408,75	€ 2.113,13	-€ 516,61	€ 187,77
	BMW 320d ED	109	€ 33.450,00	€ 1.978,33	€ 1.335,25	€ 2.002,88	-€ 643,08	€ 24,55
	Ford Mondeo Clipper 1.6TDCI	114	€ 28.700,00	€ 1.820,40	€ 1.396,50	€ 2.094,75	-€ 423,90	€ 274,35
	Volvo V50 1.6D Drive E	99	€ 27.600,00	€ 1.395,77	€ 1.212,75	€ 1.819,13	-€ 183,02	€ 423,35
	Volvo V50 2.0D Business	134	€ 32.000,00	€ 2.578,29	€ 1.641,50	€ 2.462,25	-€ 936,79	-€ 116,04
	Mercedes C250 CDI Avantgarde	125	€ 49.187,00	€ 3.583,62	€ 1.531,25	€ 2.296,88	-€ 2.052,37	-€ 1.286,75
Luxewagens	Audi A6 Avant 3.0TDI	139	€ 54.557,00	€ 4.629,55	€ 1.702,75	€ 2.554,13	-€ 2.926,80	-€ 2.075,43
	BMW 520d	119	€ 41.450,00	€ 2.806,76	€ 1.457,75	€ 2.186,63	-€ 1.349,01	-€ 620,13
	Jaguar XF 2.2 I4 Td (diesel)	135	€ 43.200,00	€ 3.517,71	€ 1.653,75	€ 2.480,63	-€ 1.863,96	-€ 1.037,09
	BMW 740d	181	€ 90.000,00	€ 10.877,14	€ 2.217,25	€ 3.325,88	-€ 8.659,89	-€ 7.551,27
SUV/4X4	Audi Q5 2.0TDI	162	€ 37.480,00	€ 3.919,34	€ 1.984,50	€ 2.976,75	-€ 1.934,84	-€ 942,59
	BMW X5 3.0d	192	€ 64.105,00	€ 8.516,81	€ 2.352,00	€ 3.528,00	-€ 6.164,81	-€ 4.988,81
	Mercedes GL 450 CDI	307	€ 107.197,00	€ 16.538,97	€ 3.760,75	€ 5.641,13	-€ 12.778,22	-€ 10.897,84
Monovolume (MultiplePurposeVehicle)	Ford S-Max 1.6 TDCi Ecometic	139	€ 29.930,00	€ 2.539,77	€ 1.702,75	€ 2.554,13	-€ 837,02	€ 14,35
	Opel Meriva 1.3 CDTI Ecoflex	119	€ 17.200,00	€ 1.200,00	€ 1.457,75	€ 2.186,63	€ 257,75	€ 986,63
	VW Sharan 2.0TDI Highline full option 7 pl.	143	€ 43.512,00	€ 3.841,49	€ 1.751,75	€ 2.627,63	-€ 2.089,74	-€ 1.213,86
Elektrische wagens	Peugeot Ion	0	€ 30.120,00	€ 1.200,00	€ 500,00	€ 750,00	-€ 700,00	-€ 450,00
	Mitsubishi I-Miev	0	€ 28.890,00	€ 1.200,00	€ 500,00	€ 750,00	-€ 700,00	-€ 450,00
	Nissan Leaf	0	€ 36.990,00	€ 1.268,23	€ 500,00	€ 750,00	-€ 768,23	-€ 518,23
	Tazari Zero	0	€ 24.079,00	€ 1.200,00	€ 500,00	€ 750,00	-€ 700,00	-€ 450,00
	Smart Electric Drive	0	€ 22.385,00	€ 1.200,00	€ 500,00	€ 750,00	-€ 700,00	-€ 450,00
	Citroën C-zero	0	€ 29.985,00	€ 1.200,00	€ 500,00	€ 750,00	-€ 700,00	-€ 450,00
Hybride Wagens	Opel Ampera	27	€ 42.900,00	€ 1.470,86	€ 302,40	€ 453,60	-€ 1.168,46	-€ 1.017,26
	Chevrolet Volt	27	€ 45.950,00	€ 1.575,43	€ 302,40	€ 453,60	-€ 1.273,03	-€ 1.121,83
	Volkswagen Polo 1.2TDI Bluemotion 3d	87	€ 17.160,00	€ 1.200,00	€ 1.065,75	€ 1.598,63	-€ 134,25	€ 398,63
	Toyota Auris Hybrid (Benzine)	89	€ 22.490,00	€ 1.200,00	€ 996,80	€ 1.495,20	-€ 203,20	€ 295,20
	Lexus CT - 200H	87	€ 29.440,00	€ 1.200,00	€ 974,40	€ 1.461,60	-€ 225,60	€ 261,60
Gemiddelde		€ 99,56	€ 34.721,89	€ 2.699,96			-€ 1.409,37	-€ 764,08

Bijlage 2: Top 10 bedrijfswagens in België

Type wagen	Uitstoot	Prijs	VAA nieuw	VAA oud (5000)	VAA oud (7500)	Vershil met oud (5000)	verschil met oud (7500)
Volkswagen Golf	110,14	€ 21.372,86	€ 1.232,23	€ 1.279,20	€ 1.918,80	€ 46,97	€ 686,57
Volkswagen Golf Trendline 1.2	113	€ 17.990,00	€ 1.200,00	€ 1.265,60	€ 1.898,40	€ 65,60	€ 698,40
Volkswagen Golf Trendline 1.4	120	€ 20.200,00	€ 1.200,00	€ 1.344,00	€ 2.016,00	€ 144,00	€ 816,00
Volkswagen Golf Trendline 1.6 (D)	99	€ 19.990,00	€ 1.200,00	€ 1.212,75	€ 1.819,13	€ 12,75	€ 619,13
Volkswagen Golf Highline 1.2	114	€ 20.990,00	€ 1.200,00	€ 1.276,80	€ 1.915,20	€ 76,80	€ 715,20
Volkswagen Golf Highline 1.4	120	€ 22.210,00	€ 1.200,00	€ 1.344,00	€ 2.016,00	€ 144,00	€ 816,00
Volkswagen Golf Highline 1.6 (D)	99	€ 23.030,00	€ 1.200,00	€ 1.212,75	€ 1.819,13	€ 12,75	€ 619,13
Volkswagen Golf Highline 2.0 (D)	106	€ 25.200,00	€ 1.425,60	€ 1.298,50	€ 1.947,75	-€ 127,10	€ 522,15
Audi A4	147,00	€ 35.328,00	€ 2.965,89	€ 1.698,90	€ 2.548,35	-€ 1.266,99	-€ 417,54
Audi A4 1.8	151	€ 27.670,00	€ 2.158,26	€ 1.691,20	€ 2.536,80	-€ 467,06	€ 378,54
Audi A4 2.0	144	€ 35.550,00	€ 2.559,60	€ 1.612,80	€ 2.419,20	-€ 946,80	-€ 140,40
Audi A4 3.0	190	€ 46.460,00	€ 5.176,97	€ 2.128,00	€ 3.192,00	-€ 3.048,97	-€ 1.984,97
Audi 2.0 (D)	117	€ 29.390,00	€ 1.939,74	€ 1.433,25	€ 2.149,88	-€ 506,49	€ 210,14
Audi 3.0 (D)	133	€ 37.570,00	€ 2.994,87	€ 1.629,25	€ 2.443,88	-€ 1.365,62	-€ 550,99
BMW 3-reeks	133,33	€ 35.766,67	€ 2.658,40	€ 1.564,15	€ 2.346,23	-€ 1.094,25	-€ 312,18
BMW 3-reeks 316	134	€ 27.950,00	€ 1.772,83	€ 1.500,80	€ 2.251,20	-€ 272,03	€ 478,37
BMW 3-reeks 320	124	€ 32.200,00	€ 1.766,40	€ 1.388,80	€ 2.083,20	-€ 377,60	€ 316,80
BMW 3-reeks 328	149	€ 37.800,00	€ 2.883,60	€ 1.668,80	€ 2.503,20	-€ 1.214,80	-€ 380,40
BMW 3-reeks 335	186	€ 45.300,00	€ 4.892,40	€ 2.083,20	€ 3.124,80	-€ 2.809,20	-€ 1.767,60
BMW 3-reeks 316 (D)	114	€ 29.350,00	€ 1.861,63	€ 1.396,50	€ 2.094,75	-€ 465,13	€ 233,12
BMW 3-reeks 318 (D)	116	€ 31.000,00	€ 2.019,43	€ 1.421,00	€ 2.131,50	-€ 598,43	€ 112,07
BMW 3-reeks 320 (D)	119	€ 34.450,00	€ 2.332,76	€ 1.457,75	€ 2.186,63	-€ 875,01	-€ 146,13
BMW 3-reeks 325 (D)	129	€ 38.900,00	€ 2.967,51	€ 1.580,25	€ 2.370,38	-€ 1.387,26	-€ 597,14
BMW 3-reeks 330 (D)	129	€ 44.950,00	€ 3.429,04	€ 1.580,25	€ 2.370,38	-€ 1.848,79	-€ 1.058,67
Mercedes C-klasse	141,33	€ 39.983,78	€ 3.349,98	€ 1.678,95	€ 2.518,43	-€ 1.671,03	-€ 831,56
Mercedes C 180	136	€ 32.428,00	€ 2.112,45	€ 1.523,20	€ 2.284,80	-€ 589,25	€ 172,35
Mercedes C 200	154	€ 36.421,00	€ 2.934,49	€ 1.724,80	€ 2.587,20	-€ 1.209,69	-€ 347,29
Mercedes C 350	159	€ 50.941,00	€ 4.322,71	€ 1.780,80	€ 2.671,20	-€ 2.541,91	-€ 1.651,51
Mercedes C 180 (D)	125	€ 31.944,00	€ 2.327,35	€ 1.531,25	€ 2.296,88	-€ 796,10	-€ 30,47
Mercedes C 200 (D)	125	€ 33.759,00	€ 2.459,58	€ 1.531,25	€ 2.296,88	-€ 928,33	-€ 162,71
Mercedes C 220 (D)	109	€ 34.727,00	€ 2.053,85	€ 1.335,25	€ 2.002,88	-€ 718,60	-€ 50,98
Mercedes C 250 (D)	125	€ 40.898,00	€ 2.979,71	€ 1.531,25	€ 2.296,88	-€ 1.448,46	-€ 682,84
Mercedes C 300 (D)	185	€ 49.368,00	€ 6.135,74	€ 2.266,25	€ 3.399,38	-€ 3.869,49	-€ 2.736,36
Mercedes C 350 (D)	154	€ 49.368,00	€ 4.823,96	€ 1.886,50	€ 2.829,75	-€ 2.937,46	-€ 1.994,21

Volkswagen Passat	125,00	€ 28.077,50	€ 1.866,96	€ 1.475,47	€ 2.213,20	-€ 391,49	€ 346,24
Volkswagen Passat Trendline 1.4	145	€ 24.370,00	€ 1.775,53	€ 1.624,00	€ 2.436,00	-€ 151,53	€ 660,47
Volkswagen Passat Highline 1.4	142	€ 33.120,00	€ 2.327,86	€ 1.590,40	€ 2.385,60	-€ 737,46	€ 57,74
Volkswagen Passat comfortline 1.4	138	€ 25.620,00	€ 1.712,88	€ 1.545,60	€ 2.318,40	-€ 167,28	€ 605,52
Volkswagen Passat Bluemotion 1.6 (D)	109	€ 25.930,00	€ 1.533,57	€ 1.335,25	€ 2.002,88	-€ 198,32	€ 469,30
Volkswagen Passat Comfortline 1.6 (D)	114	€ 26.490,00	€ 1.680,22	€ 1.396,50	€ 2.094,75	-€ 283,72	€ 414,53
Volkswagen Passat Highline 1.6 (D)	114	€ 29.640,00	€ 1.880,02	€ 1.396,50	€ 2.094,75	-€ 483,52	€ 214,73
Volkswagen Passat Comfortline 2.0 (D)	119	€ 28.170,00	€ 1.907,51	€ 1.457,75	€ 2.186,63	-€ 449,76	€ 279,11
Volkswagen Passat Highline 2.0 (D)	119	€ 31.280,00	€ 2.118,10	€ 1.457,75	€ 2.186,63	-€ 660,35	€ 68,52
Volvo V50	116,50	€ 29.800,00	€ 1.987,03	€ 1.427,13	€ 2.140,69	-€ 559,90	€ 153,66
Volvo V50 1.6 (D)	99	€ 27.600,00	€ 1.395,77	€ 1.212,75	€ 1.819,13	-€ 183,02	€ 423,35
Volvo V50 2.0(D)	134	€ 32.000,00	€ 2.578,29	€ 1.641,50	€ 2.462,25	-€ 936,79	-€ 116,04
Audi A3	115,00	€ 24.037,50	€ 1.361,95	€ 1.341,81	€ 2.012,72	-€ 20,13	€ 650,77
Audi A3 1.4	120	€ 23.100,00	€ 1.200,00	€ 1.344,00	€ 2.016,00	€ 144,00	€ 816,00
Audi A3 1.8	135	€ 25.850,00	€ 1.661,79	€ 1.512,00	€ 2.268,00	-€ 149,79	€ 606,21
Audi A3 1.6 (D)	99	€ 22.700,00	€ 1.200,00	€ 1.212,75	€ 1.819,13	€ 12,75	€ 619,13
Audi A3 2.0 (D)	106	€ 24.500,00	€ 1.386,00	€ 1.298,50	€ 1.947,75	-€ 87,50	€ 561,75
Renault Mégane	134,33	€ 22.933,33	€ 1.725,79	€ 1.566,31	€ 2.349,46	-€ 159,48	€ 623,67
Renault Mégane 1.2	119	€ 20.950,00	€ 1.200,00	€ 1.332,80	€ 1.999,20	€ 132,80	€ 799,20
Renault Mégane 1.6	159	€ 18.250,00	€ 1.548,64	€ 1.780,80	€ 2.671,20	€ 232,16	€ 1.122,56
Renault Mégane 2.0	175	€ 25.400,00	€ 2.503,71	€ 1.960,00	€ 2.940,00	-€ 543,71	€ 436,29
Renault Mégane 1.5 (D)	104	€ 19.800,00	€ 1.200,00	€ 1.274,00	€ 1.911,00	€ 74,00	€ 711,00
Renault Mégane 1.6 (D)	104	€ 25.200,00	€ 1.382,40	€ 1.274,00	€ 1.911,00	-€ 108,40	€ 528,60
Renault Mégane 2.0 (D)	145	€ 28.000,00	€ 2.520,00	€ 1.776,25	€ 2.664,38	-€ 743,75	€ 144,38
Opel Astra	125,00	€ 19.420,00	€ 1.358,24	€ 1.471,82	€ 2.207,73	€ 113,58	€ 849,49
Opel Astra 1.4	129	€ 16.850,00	€ 1.200,00	€ 1.444,80	€ 2.167,20	€ 244,80	€ 967,20
Opel Astra 1.6	154	€ 17.900,00	€ 1.442,23	€ 1.724,80	€ 2.587,20	€ 282,57	€ 1.144,97
Opel Astra 1.3 (D)	104	€ 18.800,00	€ 1.200,00	€ 1.274,00	€ 1.911,00	€ 74,00	€ 711,00
Opel Astra 1.7 (D)	119	€ 19.400,00	€ 1.313,66	€ 1.457,75	€ 2.186,63	€ 144,09	€ 872,97
Opel Astra 2.0 (D)	119	€ 24.150,00	€ 1.635,30	€ 1.457,75	€ 2.186,63	-€ 177,55	€ 551,33
BMW 1-reeks	152,50	€ 33.316,67	€ 3.015,54	€ 1.773,80	€ 2.660,70	-€ 1.241,74	-€ 354,84
BMW 1-reeks 120	152	€ 29.000,00	€ 2.286,86	€ 1.702,40	€ 2.553,60	-€ 584,46	€ 266,74
BMW 1-reeks 125	189	€ 34.800,00	€ 3.847,89	€ 2.116,80	€ 3.175,20	-€ 1.731,09	-€ 672,69
BMW 1-reeks 135	198	€ 43.050,00	€ 5.092,20	€ 2.217,60	€ 3.326,40	-€ 2.874,60	-€ 1.765,80
BMW 1-reeks 118 (D)	118	€ 27.250,00	€ 1.821,86	€ 1.445,50	€ 2.168,25	-€ 376,36	€ 346,39
BMW 1-reeks 120 (D)	124	€ 30.000,00	€ 2.160,00	€ 1.519,00	€ 2.278,50	-€ 641,00	€ 118,50
BMW 1-reeks 123 (D)	134	€ 35.800,00	€ 2.884,46	€ 1.641,50	€ 2.462,25	-€ 1.242,96	-€ 422,21
Gemiddelden	128,78	29092,66	2136,85	1510,86	2266,29	-625,99	129,44

Auteursrechtelijke overeenkomst

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Vergelijking van nieuwe regelgeving rond bedrijfswagens met andere landen

Richting: **master in de toegepaste economische wetenschappen-beleidsmanagement**

Jaar: **2013**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Niet tegenstaand deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt behoud ik als auteur het recht om de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij te reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

Ik bevestig dat de eindverhandeling mijn origineel werk is, en dat ik het recht heb om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. Ik verklaar tevens dat de eindverhandeling, naar mijn weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

Ik verklaar tevens dat ik voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen heb verkregen zodat ik deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal mij als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze overeenkomst.

Voor akkoord,

Santermans, Chiel

Datum: **1/06/2013**