



## Documentatienota

### Ruwe schatting van de directe kosten van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers uit de privésector in België



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Executive summary</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Context</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Structuur van de nota</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Methodologie</b> .....	<b>5</b>
	4.1 Definitie van het begrip "directe kosten" .....	5
	4.2 Gebruikte gegevens .....	7
<b>5</b>	<b>Directe kosten van het woon-werkverkeer</b> .....	<b>7</b>
	5.1 Overzichtstabel m.b.t. de directe kosten van het woon-werkverkeer.....	7
	5.2 Algemene vaststellingen .....	9
	5.3 Specifieke vaststellingen .....	10
	5.3.1 De fiets.....	10
	5.3.2 De trein .....	10
	5.3.3 Tram, metro en bus (TMB).....	11
	5.3.4 Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV).....	12
	5.3.5 De wagen.....	13
	5.3.5.1 De eigen wagen.....	13
	5.3.5.2 De bedrijfswagen .....	14
	5.3.6 De loontrekkers die niet worden vergoed voor hun woon-werkverkeer.....	16
<b>6</b>	<b>Conclusie</b> .....	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>Bijlage</b> .....	<b>17</b>
	7.1 Berekening van de kost van de bedrijfswagen .....	17
<b>8</b>	<b>Bibliografie</b> .....	<b>18</b>

## Lijst tabellen

Tabel 5-1:	Overzichtstabel m.b.t. de directe kosten van het woon-werkverkeer per modus en de verdeling ervan tussen de loontrekkers en de werkgevers uit de privésector .....	8
Tabel 5-2:	Loontrekkers uit de privésector die geen, één of meer tegemoetkomingen van hun werkgever in de kosten van hun woon-werkverkeer genieten .....	9
Tabel 5-3:	Kosten van de bedrijfswagens voor de werkgevers en de loontrekkers .....	14

## 1 Executive summary

Om de congestieproblemen aan te pakken, overwegen de verschillende beleidsniveaus oplossingspistes (bv. een kilometerheffing voor personenwagens) die een impact kunnen hebben op de huidige kostenstructuur van het woon-werkverkeer, dat een kwart van alle verplaatsingen en meer dan 60 % van het totale verkeer tijdens de piekuren vertegenwoordigt<sup>1</sup>. Deze nota heeft tot doel een ruwe schatting te maken van de directe kosten van het woon-werkverkeer voor de werkgevers (via hun financiële tegemoetkomingen) en de loontrekkers uit de privésector. Deze ruwe schatting is belangrijk om het sociaal overleg en maatschappelijk debat te voeren over beleidsvoorstellen van mobiliteitsoplossingen die mogelijk een verschuiving impliceren in de kostenstructuur van het woon-werkverkeer, dat tot het bevoegdheidsterrein van de sociale gesprekspartners behoort.

De totale jaarlijkse kostprijs van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers samen bedraagt 7,4 miljard euro voor de verschillende vervoermodi samen: de werkgevers dragen 5,2 miljard euro van deze kostprijs, de loontrekkers 2,2 miljard euro.

Indien we dit bedrag van 7,4 miljard euro uitsplitsen naar vervoermodus, dan stellen we vast dat de bedrijfswagen de grootste kostenpost vertegenwoordigt met een kost van meer dan 4,7 miljard euro. Op de tweede plaats staat de eigen wagen met een totale kostprijs van bijna 2,4 miljard euro. Het woon-werkverkeer per trein kost 135 miljoen euro, tegenover 69 miljoen euro voor tram, bus en metro. De fiets is goed voor 69 miljoen euro. Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer kost 8,3 miljoen euro aan de werkgevers.

De meerderheid van de loontrekkers (73,2%) genieten één werkgeverstegemoetkoming in de kosten van hun woon-werkverkeer, terwijl 6,4% meer dan één tegemoetkoming krijgen omdat ze zich multimodaal (d.w.z. met een combinatie van verschillende vervoermodi) tussen hun woon- en werkplaats verplaatsen. Een niet-onaanzienlijk deel (20,4%) ontvangt evenwel geen enkele tegemoetkoming en draagt de kosten van zijn woon-werkverkeer dus helemaal zelf.

7,3% van de loontrekkers krijgt een tegemoetkoming voor het woon-werkverkeer met de fiets. Deze genereert een jaarlijkse kostprijs van 69 miljoen euro, die volledig betaald wordt door de werkgevers.

5,5% van de loontrekkers krijgt een tegemoetkoming voor het woon-werkverkeer met de trein. Deze genereert een kostprijs van 135 miljoen euro per jaar, die hoofdzakelijk door de werkgevers wordt gedragen.

4,5% van de loontrekkers krijgen een tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met de tram, de bus en de metro. Deze vervoermiddelen genereren een kostprijs van 69 miljoen euro per jaar, die voor een derde (of 22,7 miljoen euro) betaald wordt door de loontrekkers en voor tweederde (of 46,1 miljoen euro) door de werkgevers.

---

<sup>1</sup> Fod Mobiliteit en Vervoer, persbericht "De weg naar uw duurzame mobiliteit" van 11 september 2014

Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer, waarvoor 0,7% van de loontrekkers een tegemoetkoming ontvangt, kost de werkgevers 8,3 miljoen euro per jaar. Het deel dat door de loontrekkers wordt betaald, blijft onbekend.

De kosten van het woon-werkverkeer met de eigen wagen (2,4 miljard euro per jaar voor 51,7% van de loontrekkers) worden voor het grootste deel (72,9% of 1,7 miljoen euro) door de loontrekkers betaald. De gemiddelde tegemoetkoming van de werkgever, die 0,107 euro/km bedraagt, dekt maar een beperkt deel van de totale kosten (0,381 euro/km) van de eigen wagen.

De bedrijfswagen, die aan 435.747 loontrekkers wordt toegekend, genereert een jaarlijkse kostprijs van meer dan 4,7 miljard euro, waarvan 4,3 miljard door de werkgevers wordt gedragen. Voor alle andere vervoermodi samen betalen de werkgevers jaarlijks 905 miljoen euro.

## 2 Context

België is een van de Europese landen met de meeste verkeerscongestie, wat negatieve gevolgen heeft voor de burger, de economie en de samenleving. Om de congestieproblemen aan te pakken, overwegen de verschillende beleidsniveaus oplossingspistes (bv. een kilometerheffing voor personenwagens) die een impact kunnen hebben op de huidige kostenstructuur van het woon-werkverkeer, dat een kwart van alle verplaatsingen en meer dan 60 % van het totale verkeer tijdens de piekuren vertegenwoordigt<sup>2</sup>. Voor het sociaal overleg en het huidige maatschappelijke debat over deze beleidsvoorstellen inzake mobiliteit is het dan ook belangrijk deze kostenstructuur in kaart te brengen.

In dat kader hebben de interprofessionele en regionale sociale gesprekspartners de secretariaten van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB), de Nationale arbeidsraad (NAR), de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Economische en Sociale Raad voor het Brussels hoofdstedelijk gewest (ESRBHG) en de Conseil économique et social de Wallonie (CESW) verzocht om, in samenwerking met het Federaal Planbureau (FPB), een inventaris op te maken met de gegevens die publiek beschikbaar zijn om de kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen en met een overzicht van het huidige regelgevende kader voor het woon-werkverkeer. Deze inventaris van de secretariaten<sup>3</sup> bevat met name de eerste resultaten van een ruwe schatting die gemaakt werd door het FPB van de verdeling van de kosten van de woon-werkverplaatsingen in België tussen loontrekkers, werkgevers en overheden alsook informatie over de bedragen van de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer die zijn vastgelegd in interprofessionele en sectorale cao's.

---

<sup>2</sup> Fod Mobiliteit en Vervoer, persbericht "De weg naar uw duurzame mobiliteit" van 11 september 2014

<sup>3</sup> [Inventaris van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's met informatie en cijfergegevens die beschikbaar zijn om de huidige kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen](#)

Sommige werkgevers bieden een tegemoetkoming in de woon-werkverplaatsingskosten aan die gunstiger is dan die welke sectoraal werd afgesproken. Om een idee te krijgen van zowel het aantal loontrekkers uit de privésector die een werkgeverstegemoetkoming genieten als de precieze bedragen van de tegemoetkomingen van de werkgevers uit de privésector in de kosten van het woon-werkverkeer van hun personeelsleden, hebben de interprofessionele en regionale sociale gesprekspartners de wens uitgedrukt dat cijfergegevens ter zake zouden worden opgevraagd bij de sociale secretariaten. De vaststellingen die uit deze gegevens (die gefinancierd werden door de CRB en de drie regionale SER's) zijn voortgevloeid werden samengevat in een nota van de secretariaten<sup>4</sup>.

Uitgaande van de gegevens van SD Worx en van de bovenvermelde inventaris, hebben de secretariaten van de CRB en van de regionale SER's de onderhavige nota opgesteld. Deze heeft tot doel een idee te geven van het geheel van directe kosten van het woon-werkverkeer (in het algemeen en per vervoermiddel) voor de werkgevers en de loontrekkers uit de privésector.

### 3 Structuur van de nota

Deze nota bevat vier delen. In het eerste deel stellen we de gebruikte gegevens voor, verklaren we het begrip "directe kosten" en leggen we uit hoe de overzichtstabel moet worden geïnterpreteerd. Het tweede deel bevat algemene vaststellingen m.b.t. de directe kosten van het woon-werkverkeer voor de werkgevers en de loontrekkers. In het derde deel worden specifieke vaststellingen voor elke vervoermodus uiteengezet. Tot slot concluderen we met een samenvatting van de belangrijkste vaststellingen uit deze nota.

## 4 Methodologie

### 4.1 Definitie van het begrip "directe kosten"

Deze nota brengt de verdeling van de kosten van het woon-werkverkeer tussen de werkgevers en de loontrekkers uit de privésector<sup>5</sup> in België in kaart.

Diverse kosten kunnen worden toegerekend aan het woon-werkverkeer:

- de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer van zijn personeelsleden;
- de kosten voor de loontrekker;

---

<sup>4</sup>[Nota van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's: "Vaststellingen m.b.t. de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van loontrekkenden uit de privésector"](#)

<sup>5</sup> Het betreft de privésector volgens de definitie van de RSZ (zie: [http://www.onssrszls.fgov.be/nl/statistieken/faq#Hoe\\_maakt\\_de\\_RSZ\\_in\\_zijn\\_statistieken\\_een\\_onderscheid\\_tussen\\_de\\_prive\\_sector\\_en\\_de\\_overheidssector](http://www.onssrszls.fgov.be/nl/statistieken/faq#Hoe_maakt_de_RSZ_in_zijn_statistieken_een_onderscheid_tussen_de_prive_sector_en_de_overheidssector)) met uitzondering van de landbouwtakken (Nace 01, 02 en 03), de Nace-tak 36 (winning, behandeling en distributie van water) en 65% van de Nace-tak 78 (terbeschikkingstelling van personeel).

- de externe transportkosten<sup>6</sup>: de kosten voor de samenleving in ruime zin die niet gedragen worden door diegenen die ze veroorzaken (milieu-, gezondheids-, congestiekosten...);
- de indirecte kosten voor de werkgever i.v.m. investeringen in transportinfrastructuur (parkeerterreinen, fietsenrekken, gedeelde wagen- en fietssystemen...);
- de kosten voor de overheid: fiscale en parafiscale aftrekken, investeringen in transportinfrastructuur enz.

Gelet op de methodologische moeilijkheden en de zeer belangrijke hypothesen die moeten worden gemaakt (met name betreffende het aandeel dat aan het woon-werkverkeer moet worden toegerekend) om de externe kosten, de indirecte kosten en de kosten voor de overheid te berekenen, blijven deze buiten beschouwing in deze nota.

Bij de interpretatie van de bedragen in deze nota is het dan ook belangrijk te onthouden dat :

- de "directe kosten voor de loontrekkers" de kosten van hun woon-werkverkeer zijn die ze zelf dragen ;
- met "directe kosten voor de werkgevers" hun financiële tegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer van hun personeelsleden wordt bedoeld:
  - Voor de privéwagen, het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer en de fiets gaat het over een vergoeding per km die de werkgever toekent aan de loontrekker en die tot op zekere hoogte vrijgesteld is van belasting (380 euro voor de inkomsten van 2014; 390 euro voor die van 2017).
  - Voor het openbaar vervoer betreft het een tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van een openbaarvervoerabonnement van de loontrekker die – in geval van forfaitaire aftrek van de beroepskosten – volledig vrijgesteld is van belastingen<sup>7</sup>. Als de werknemer opteert voor de aftrek van zijn werkelijke beroepskosten wordt de werkgeverstegemoetkoming volledig belast.
  - Voor de bedrijfswagen<sup>8</sup> gaat het over de totale kosten van een bedrijfswagen voor een werkgever: de leasingkosten, de kosten van de eventuele tankkaart, de belasting op het voordeel van alle aard (VAA<sup>9</sup>), de vennootschapsbelasting en de solidariteitsbijdrage.

---

<sup>6</sup> Definitie uit: Europees Parlement (2009), "The Calculation of External Costs in the Transport Sector", DG for internal policies, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN\\_ET\(2009\)408958\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET(2009)408958_EN.pdf)

<sup>7</sup> Als de werknemer kiest voor de forfaitaire aftrek van zijn beroepskosten is de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van een openbaarvervoerabonnement vrijgesteld van belastingen. Opdat de werkgever rekening kan houden met de vrijstelling van bedrijfsvoorheffing op dat bedrag, moet hij beschikken over een schriftelijk document waarin de werknemer de aftrek van het wettelijke forfait van de beroepskosten eist voor de belasting van zijn inkomsten.

<sup>8</sup> Onder een bedrijfswagen verstaan we een wagen die deel uitmaakt van het loonpakket van de werknemer (een "salariswagen"), meer concreet, een wagen die hij/zij ter beschikking krijgt van zijn werkgever en die hij/zij ook zuiver privé mag gebruiken buiten het werk om. Op deze wagen is een belastbaar voordeel van alle aard van toepassing.

<sup>9</sup> Een voordeel van alle aard is een inschatting door de wetgever van de waarde van een voordeel dat een werkgever of onderneming toekent aan een werknemer (bv. een bedrijfswagen). De fiscus beschouwt een voordeel van alle aard als een beroepsinkomen. De werknemer die dit voordeel ontvangt, moet dus belasting betalen op het bedrag dat overeenkomt met de waarde van het voordeel van alle aard. Het voordeel van alle aard wordt berekend op basis van de CO2-uitstoot, van de cataloguswaarde en van de leeftijd van de wagen.

## 4.2 Gebruikte gegevens

Om de directe kosten van de woon-werkverplaatsingen te ramen, werden diverse gegevensbronnen gebruikt.

Vooreerst werd gebruik gemaakt van de eerste resultaten van de ruwe schatting die gemaakt werd door het Federaal Planbureau van de verdeling van de woon-werkverkeerkosten (trein, tram, bus, metro of eigen wagen) tussen de loontrekkers en de werkgevers en die in de inventaris van de secretariaten werd opgenomen.

Vervolgens heeft SD Worx cijfergegevens voor 2014 verstrekt over het bedrag van de gemiddelde tegemoetkoming van de werkgevers in de woon-werkverkeerkosten volgens de verschillende vervoermodi en over het aantal loontrekkers die zo'n tegemoetkoming genieten. Deze cijfergegevens hebben betrekking op 558.998 arbeidscontracten<sup>10</sup> van werknemers die minstens twaalf maanden werken in bedrijven uit de Belgische privésector.

Er dient te worden opgemerkt dat de verdeling van de werkgeverstegemoetkomingen in de woon-werkverkeerkosten over de verschillende modi geen indicatie is van de werkelijke modale verdeling van het woon-werkverkeer. Dit komt enerzijds omdat geen informatie beschikbaar is over de 20,4% loontrekkenden die van hun werkgever geen tegemoetkoming krijgen en anderzijds omdat sommige loontrekkers meer dan één werkgeverstegemoetkoming krijgen.

Ten slotte heeft het Federaal Planbureau een aantal gegevens kunnen verstrekken dankzij het PLANET-model<sup>11</sup>, heeft de RSZ informatie meegedeeld over de solidariteitsbijdragen (wat de bedrijfswagens betreft) en hebben we van KPMG, Smart Mobility (VIM) en Renta specifieke gegevens over de bedrijfswagens gekregen.

We wijzen erop dat, wat het openbaar vervoer (tram, bus, metro en trein) en de eigen wagen betreft, deze nota uitgaat van de hypothese dat de werknemer kiest voor de aangifte van de forfaitaire en niet de werkelijke beroepskosten.

## 5 Directe kosten van het woon-werkverkeer

### 5.1 Overzichtstabel m.b.t. de directe kosten van het woon-werkverkeer

Tabel 5-1 bevat voor elke vervoermodus waarvoor de werkgever tegemoetkomt in de woon-werkverkeerkosten: het aantal en het percentage betrokken loontrekkers, de totale jaarlijkse kostprijs van het woon-werkverkeer voor werkgevers en loontrekkers en de verdeling ervan tussen beiden.

---

<sup>10</sup> Interimcontracten werden niet in rekening gebracht omdat deze (gegeven hun meestal korte duurtijd) de analyse zouden vertekenen.

<sup>11</sup> Het PLANET-model werd ontwikkeld door het Federaal Planbureau en wordt gebruikt om projecties te maken van de transportvraag, <http://www.plan.be/aboutus/overview.php?lang=nl&TM=32>

Tabel 5-1: Overzichtstabel m.b.t. de directe kosten van het woon-werkverkeer per modus en de verdeling ervan tussen de loontrekkers en de werkgevers uit de privésector

Vervoermodus		% vergoede loontrekkers	Aantal vergoede loontrekkers	Totale jaarlijkse kosten per vergoede persoon	Totale kostprijs	Loontrekker			Werkgever uit de privésector		
						Verdeling	Kosten per persoon	Totale kosten	Verdeling	Kosten per persoon	Totale kosten
Trein	Derdebetalers-overeenkomst	3,4%	89.899	€ 947,42	€ 85.171.590	0,0%	€ 0	0 €	75,2%	1007,89€ /pers btw (64,74€/pers)	€ 90.608.075 -€ 5.436.484
	Treinkaart	2,1%	53.902	€ 925,98	€ 49.912.503	22,0%	210€/pers	€ 10.959.735	78,0%	650,97€/pers supplement	€ 35.088.489 € 3.864.278
	<i>Totaal</i>	<i>5,5%</i>	<i>143.801</i>	<i>€ 937</i>	<i>€ 135.084.093</i>			<i>€ 10.959.735</i>			<i>€ 134.997.326</i>
TMB		4,5%	117.339	€ 586,51	€ 68.820.351	33,0%	194,2€/pers	€ 22.711.894	67,0%	381,23€/pers supplement	€ 44.733.228 € 1.375.229
Eigen wagen		51,7%	1.357.043	€ 1.760,82	€ 2.389.508.797	72,9%	1213,8€/pers of 0,27€/km belasting (personenbelasting) van 70,25€/pers	1.647.260.109 € € 95.332.257	27,1%	476,71€/pers of 0,11€/km	€ 646.916.431
Bedrijfswagen		16,6%	435.747	€ 10.834,78	€ 4.721.218.462	8,6%	Belasting op VAA (personenbelasting) = 934,77€/pers	€ 407.322.914	91,4%	Totaal	€ 4.313.895.547
Fiets		7,3%	190.933	€ 361,18	€ 68.961.544	0,0%	€ 0	0 €	100,0%	361,18€/pers	€ 68.961.544
GGV		0,7%	19.147	?	?	?	?	?	?	434,64€/pers of 0,08€/km	€ 8.321.952
Geen vergoeding		20,4%	535.614	?	?	100,0%	?	?	0,0%	€ 0	€ 0
<b>TOTAAL</b>		<b>106,7%</b>	<b>2.799.624</b>		<b>€ 7.383.593.247</b>			<b>2.183.586.910 €</b>			<b>€ 5.219.201.258</b>

Bronnen: SD Worx, FPB, berekeningen van de secretariaten



## 5.2 Algemene vaststellingen

De overzichtstabel 5-1 vermeldt het aandeel vergoede loontrekkers per vervoermodus in verhouding tot het totale aantal loontrekkers. De som van deze aandelen komt evenwel niet uit op 100, maar op 106,7% omdat 6,4%<sup>12</sup> onder hen meer dan 1 tegemoetkoming van de werkgever krijgen doordat ze zich multimodaal (d.w.z. met een combinatie van verschillende vervoermodi) verplaatsen tussen hun woon- en werkplaats. Tabel 5-2 bevat een uitsplitsing van het totale aantal loontrekkers uit de privésector naargelang ze geen, één of meer tegemoetkomingen van hun werkgever in de kosten van hun woon-werkverkeer ontvangen.

Aangezien we geen enkele informatie hebben over de loontrekkers<sup>13</sup> die geen tegemoetkoming genieten (20,4%), kunnen de kosten van hun woon-werkverkeer niet in aanmerking worden genomen in deze nota.

**Tabel 5-2: Loontrekkers uit de privésector die geen, één of meer tegemoetkomingen van hun werkgever in de kosten van hun woon-werkverkeer genieten**

Loontrekkers die geen tegemoetkoming genieten	535.614	20,40%
Loontrekkers die één tegemoetkoming genieten	1.922.529	73,20%
Loontrekkers die meer dan één tegemoetkoming genieten	168.447	6,40%
<b>Totale populatie</b>	<b>2.626.590</b>	<b>100%</b>

Bron: SD Worx, berekeningen van de secretariaten

De totale jaarlijkse kostprijs van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers samen bedraagt 7,4 miljard euro (de kosten van het woon-werkverkeer van de loontrekkers die geen tegemoetkoming genieten niet meegerekend) : de werkgevers dragen 5,2 miljard euro van deze kostprijs, de loontrekkers 2,2 miljard euro.

Als we dit bedrag van 7,4 miljard euro uitsplitsen naar vervoermodus, dan stellen we vast dat de bedrijfswagen de grootste kostenpost vertegenwoordigt met een kost van 4,7 miljard euro. Op de tweede plaats staat de eigen wagen met een totale kostprijs van bijna 2,4 miljard euro. Het woon-werkverkeer per trein kost 135 miljoen euro, tegenover 69 miljoen euro voor tram, bus en metro. De fiets is goed voor 69 miljoen euro en het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer<sup>14</sup> kost de werkgevers 8,3 miljoen euro.

<sup>12</sup> Van de 6,4% loontrekkers die meer dan een tegemoetkoming genieten, krijgen sommigen er meer dan twee, waardoor ze ten minste drie keer worden geteld in de overzichtstabel. Dit verklaart het verschil met de 6,7% die in de overzichtstabel bovenop de 100% komt.

<sup>13</sup> Ofwel gaat het om loontrekkers die op minder dan 5km van hun werk wonen, pendelen met het openbaar vervoer en op wie een cao van toepassing is die niet voorziet in een werkgeverstegemoetkoming indien de woon-werkafstand kleiner is dan 5 km. Ofwel gaat het om loontrekkers die voor hun woon-werkverplaatsingen gebruik maken van een vervoermiddel waarvoor de werkgever niet verplicht is een vergoeding toe te kennen (bv. de fiets of de privéwagen).

<sup>14</sup> De gegevens van SD Worx laten niet toe de verschillende vormen van GGV van elkaar te onderscheiden. Bijgevolg is het niet mogelijk het deel van de kosten van het woon-werkverkeer per GGV te berekenen dat door de loontrekkers wordt betaald.

### 5.3 Specifieke vaststellingen

Op de volgende bladzijden wordt elke vervoermodus uit tabel Tabel 5-1 apart besproken.

#### 5.3.1 De fiets

De maximaal (para)fiscaal vrijgestelde fietsvergoeding die een werkgever aan een loontrekker kan toekennen, bedraagt 0,22 euro<sup>15</sup> per km.

De gegevens van SD Worx wijzen uit dat 7,3% van de loontrekkers (190.933 personen) in 2014 een fietsvergoeding kregen. We gaan uit van de hypothese dat de gemiddelde fietsvergoeding die de werkgever toekent alle fietskosten dekt en dat de loontrekker bijgevolg geen kosten heeft wanneer hij door zijn werkgever wordt vergoed om zich te verplaatsen met de fiets.

De totale kostprijs voor de werkgevers uit de privésector die alle fietskosten vergoeden, bedraagt 69 miljoen euro.

#### 5.3.2 De trein

Cao 19 octies dd. 20 februari 2009<sup>16</sup> legt de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer van zijn werknemers met de trein vast op gemiddeld 75%. De forfaitaire bedragen van die tegemoetkoming (die zijn vermeld in artikel 3 van deze cao) zijn onveranderd gebleven sinds 1 februari 2009, terwijl de prijzen van de treinkaarten ondertussen zijn gestegen. De werkgeverstegemoetkoming gecorrigeerd voor de stijging van de treinkaartprijzen tussen 1 februari 2009 en 1 februari 2014 bedraagt 70,3%<sup>17</sup>.

Voor de trein bestaat ook het derdebetalersstelsel. In een derdebetalersovereenkomst neemt de werkgever ten minste 80% van de prijs van de treinkaart op zich en de overheid de rest.

De werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer per trein genieten volledige (para)fiscale vrijstelling voor de loontrekker (bij aftrek van de forfaitaire beroepskosten) en zijn aftrekbaar voor de werkgever.

#### **Niet-gratis woon-werkverkeer per trein voor de loontrekkers**

De tegemoetkoming van de werkgever bedraagt minstens 70,3%, wat betekent dat de loontrekker maximum 29,7% van de kosten van zijn woon-werkverkeer met de trein zelf draagt. In werkelijkheid betalen sommige werkgevers volgens de gegevens van SD Worx een grotere bijdrage in de prijs van de treinkaart dan wat wordt voorgeschreven door cao 19 octies of door een voordeligere sectorale cao. Deze extra tegemoetkomingen zijn goed voor in totaal bijna 3,9 miljoen euro<sup>18</sup> of 7% van de woon-werkverkeerkosten per trein. Het aandeel dat de werkgever voor zijn rekening neemt, ligt dus hoger

---

<sup>15</sup> Sinds 1 februari 2017 bedraagt het bedrag van de maximaal vrijgestelde fietsvergoeding 0,23 euro per km.

<sup>16</sup> [Cao 19 octies van 20 februari 2009 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers](#)

<sup>17</sup> Bron : [Advies CRB-NAR van 18 december 2013 over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2014](#)

<sup>18</sup> De gegevens van SD Worx bevatten de bedragen "supplementen werkgevers" voor het openbaar vervoer in zijn geheel (code 3040), maar niet per modus (trein, tram, bus, metro). In deze nota wordt uitgegaan van de hypothese dat die supplementen homogeen over de modi zijn verdeeld. Het bedrag voor de trein wordt pro rata berekend, d.w.z. rekening houdend met het aandeel van de tegemoetkomingen voor het vervoer per trein in het totaal aantal tegemoetkomingen voor het gebruik van het openbaar vervoer in zijn geheel. De bedragen in kwestie zijn klein vergeleken met het totaal (ongeveer 3% van de som m.b.t. het openbaar vervoer).

dan 70,3% (of 35 miljoen euro); het bedraagt nl. 78% (of 39 miljoen euro)<sup>19</sup>. Dit heeft tot gevolg dat de loontrekkers een kleiner deel van de kosten dragen, nl. 22% (of bijna 11 miljoen euro).

De totale kostprijs van de treinkaarten voor de werkgevers en de loontrekkers samen (als de werkgever geen derdebetalersovereenkomst met de NMBS heeft gesloten) bedraagt 50 miljoen euro voor 53.902 loontrekkers die een tegemoetkoming krijgen (2,1% van het totale aantal loontrekkers).

### **Gratis woon-werkverkeer per trein voor de loontrekkers**

Bij een derdebetalersovereenkomst<sup>20</sup> betalen de loontrekkers niets, terwijl de werkgever ten minste 80% en de overheid ten hoogste 20% van de kosten op zich neemt. In werkelijkheid is het zo dat, wanneer het de werkgever is die de uitgave voor zijn rekening neemt (wat het geval is bij een derdebetalersovereenkomst), hij in de meeste gevallen de 6% btw kan recupereren, die dan ten laste komt van de overheid.

Uit de gegevens van SD Worx blijkt dat 3,4% van de loontrekkers (89.899 personen) het derdebetalersstelsel geniet. In dat systeem kosten de abonnementen voor de werkgevers 90,6 miljoen euro. De werkgevers kunnen de 6% btw op dat bedrag recupereren, wat de kosten met 5,4 miljoen euro verlaagt. De werkgevers dragen dus 75,2% [= (100-6)% van 80%] van de kosten (de rest komt ten laste van de overheid), wat neerkomt op 85 miljoen euro, terwijl de loontrekkers helemaal niets betalen.

### **5.3.3 Tram, metro en bus (TMB)**

Om het bedrag ten laste van de werkgever te bepalen, moet krachtens cao 19 octies een onderscheid worden gemaakt:

- a. Als de prijs van het vervoer in verhouding tot de afstand staat, bedraagt de tegemoetkoming van de werkgever even veel als voor de trein (voor een overeenstemmende afstand), zonder evenwel 75% van de werkelijke vervoerprijs te overschrijden (art. 4a).
- b. Als de prijs van het vervoer vast is, ongeacht de afstand, wordt de bijdrage van de werkgever forfaitair vastgelegd op 71,8% van de werkelijke vervoerprijs, zonder evenwel het bedrag van de werkgeverstegemoetkoming in de prijs van een treinkaart voor een afstand van 7 km te overschrijden (art. 4b).

In de wetenschap dat de prijs van de treinkaart voor 7 km steunt op de tarieven van februari 2009, t.w. 297 euro per jaar, en dat de kostprijs van de abonnementen met een vaste prijs heel wat hoger kan zijn dan deze referentie, werd rekening gehouden met de navolgende elementen:

- voor het Brussels hoofdstedelijk gewest stemt dat plafond overeen met 60 % van de kostprijs van een volledig jaarabonnement van de MIVB ;
- voor het Vlaams gewest is dit plafond hoger dan 71,8% van de kostprijs van een jaarabonnement van De Lijn en heeft het dus geen impact, behalve voor de expreslijnen van Limburg;

<sup>19</sup> In feite is het kostenaandeel van de werkgevers onderschat. Code 3040 van SD Worx, waarmee dit supplement kan worden bepaald, wordt immers niet door alle werkgevers gebruikt en sommigen onder hen vermelden de volledige tegemoetkoming (met supplement) bij de code die bestemd is voor de trein.

<sup>20</sup> De gegevens van SD Worx maken geen onderscheid tussen derdebetalersovereenkomsten voor treinabonnementen en derdebetalersovereenkomsten voor abonnementen voor gecombineerd openbaar vervoer (trein + metro/tram/bus van de MIVB). In deze nota wordt verondersteld dat de derdebetalersovereenkomsten alleen betrekking hebben op de trein.

- voor het Waals gewest is dit plafond hoger dan 71,8% van de kostprijs van een TEC-jaarabonnement, behalve voor de expreslijnen van de TEC.

In de wetenschap dat, op basis van de Enquête naar de arbeidskrachten, kan worden geraamd dat 46% van de betrokken werknemers in Brussel woont, 41% in Vlaanderen en 13% in Wallonië, hebben we een tegemoetkomingspercentage toegepast van 60% voor 50% van de gedeeltelijke tegemoetkomingen en van 71,8% voor de overige 50%. Het in aanmerking genomen gewogen percentage van gedeeltelijke tegemoetkoming bedraagt aldus 65%.

De werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer per tram, bus of metro genieten volledige (para)fiscale vrijstelling voor de loontrekker (bij aftrek van de forfaitaire beroepskosten) en zijn aftrekbaar voor de werkgever.

In werkelijkheid dragen sommige werkgevers volgens de gegevens van SD Worx meer dan 65% van de kosten van het woon-werkverkeer van hun personeelsleden met de tram, bus of metro. Ten eerste blijkt uit de gegevens van SD Worx dat de gemiddelde werkgeverstegemoetkoming in de woon-werkverkeerkosten met de tram, bus of metro gemiddeld 381,23 euro per persoon bedraagt, wat meer is dan 297 euro (d.i. de prijs van een jaartreinkaart voor een afstand van 7 km). Ten tweede blijkt uit deze gegevens dat sommige werkgevers meer bijdragen in de prijs van het vervoerbewijs dan wordt voorgeschreven door cao 19 octies of door een voordeligere sectorale cao, nl. in totaal bijna 1,4 miljoen euro<sup>21</sup> extra of 2% van de woon-werkverkeerkosten per tram, bus of metro. Het aandeel dat de werkgever voor zijn rekening neemt, ligt dus hoger dan 65% (of 44,7 miljoen euro), nl. 67% (of 46 miljoen euro). Dit heeft tot gevolg dat de loontrekkers een kleiner deel van de kosten dragen, nl. 33% (of 22,7 miljoen euro).

4,5% of 117.339 van het totale aantal loontrekkers krijgen een tegemoetkoming voor hun woon-werkverplaatsingen met de tram, bus of metro. De totale kostprijs van het woon-werkverkeer per tram, bus of metro voor de werkgevers en de loontrekkers samen bedraagt bijna 69 miljoen euro: de werkgevers dragen 46 miljoen euro van deze kostprijs, de loontrekkers 22,7 miljoen euro.

#### **5.3.4 Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (GGV)**

Onder 'georganiseerd gemeenschappelijke vervoer' (GGV) verstaan we het gemeenschappelijk vervoer van de personeelsleden met elk voertuig dat geschikt is voor het vervoer van minimum 2 personen (autocar, autobus, minibus, bestelwagen, jeep, pick-up, wagen, auto voor dubbel gebruik, motorfiets, scooter...), dat door de werkgever of door een groep van werkgevers wordt georganiseerd, eventueel door tussenkomst van een maatschappij voor personenvervoer. Ook carpoolen waarbij in één voertuig meerdere personen het traject tussen de woonplaats en de werkplaats afleggen, kan worden beschouwd als GGV indien het wordt georganiseerd door de werkgever of door een groep van werkgevers.

De gegevens van SD Worx laten niet toe de verschillende vormen van GGV van elkaar te onderscheiden. Bijgevolg is het niet mogelijk het deel van de kosten van het woon-werkverkeer per GGV te berekenen dat door de loontrekkers wordt betaald.

---

<sup>21</sup> De gegevens van SD Worx bevatten de bedragen "supplementen werkgevers" voor het openbaar vervoer in zijn geheel, maar niet per modus (trein, tram, bus, metro). Er wordt in deze nota uitgegaan van de hypothese dat die supplementen homogeen over de modi zijn verdeeld. Het bedrag voor de TMB wordt pro rata berekend, d.w.z. rekening houdend met het aandeel van de tegemoetkomingen voor het vervoer per TMB in het totale aantal tegemoetkomingen voor het gebruik van het openbaar vervoer in zijn geheel. De bedragen in kwestie zijn klein vergeleken met het totaal (ongeveer 3% van de som m.b.t. het openbaar vervoer).

De loontrekkers krijgen een tegemoetkoming voor het GGV van gemiddeld 434,64€, wat overeenkomt met een totale kost voor de werkgevers van 8,3 miljoen euro.

### 5.3.5 De wagen

Voor het woon-werkverkeer met de wagen maken we een onderscheid tussen de eigen wagen en de bedrijfswagen.

#### 5.3.5.1 De eigen wagen

De werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer met de eigen wagen is niet vastgelegd in cao 19 octies. Sommige sectorale of ondernemings-cao's voorzien wel in een tegemoetkoming van de werkgever in deze kosten. We gaan uit van de hypothese dat een wagen 0,381 €/km<sup>22</sup> kost, alle kosten inbegrepen<sup>23</sup>. Meer dan de helft (51,7%) van de loontrekkers (1.357.043 personen) genieten een tegemoetkoming van hun werkgever in de kosten van hun woon-werkverkeer met de eigen wagen.

Uitgaande van de reële kostprijs van een kilometer die met de wagen wordt afgelegd (0,381 euro) en van het gemiddelde bedrag van de werkgeverstegemoetkoming per kilometer (0,107 euro) en per persoon (476,71 euro) kunnen we de verdeling van de kosten tussen werkgevers en loontrekkers berekenen: de loontrekkers dragen het grootste deel van de kosten, nl. 72% of 1647 miljoen euro, tegenover 28% of 647 miljoen euro voor de werkgevers.

Ook de kosten verbonden aan de (para)fiscale behandeling van de werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer met de eigen wagen worden gedragen door de loontrekkers. Deze tegemoetkoming is immers fiscaal vrijgesteld tot 380 euro per jaar en geniet een parafiscale vrijstelling tot 0,3412 euro/km. Er wordt aangenomen dat de werkgeverstegemoetkoming niet meer bedraagt dan 0,3412 euro/km (tegenover de reële kostprijs van 0,381 euro/km), waardoor we uitgaan van de hypothese dat deze tegemoetkoming niet onderworpen is aan sociale bijdragen. Ze bedraagt evenwel vaak meer dan 380 euro per jaar (gemiddeld 476,71 euro volgens de gegevens van SD Worx). Aangezien het vrijgestelde gedeelte volgens de gegevens van SD Worx gemiddeld 305,36 euro per jaar bedraagt, wordt gemiddeld 171,35 euro per jaar (het verschil tussen 476,71 en 305,36) belast. Als we uitgaan van een aanslagvoet van 41%<sup>24</sup>, bedraagt de gemiddelde belasting op dat bedrag 70,25 euro per jaar of 95,3 miljoen euro voor alle loontrekkers die een tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met hun eigen wagen genieten. Door deze belasting dragen de loontrekkers iets meer bij aan de woon-werkverkeerkosten met de eigen wagen (72,9% i.p.v. 72%), de werkgevers iets minder (27,1% i.p.v. 28%).

De totale kostprijs van het woon-werkverkeer met de eigen wagen voor de loontrekkers en de werkgevers samen bedraagt 2390 miljoen euro voor 1.357.043 loontrekkers die een tegemoetkoming krijgen (51,7% van het totale aantal loontrekkers).

---

<sup>22</sup> Deze kostprijs werd berekend met het PLANET-model van het Federaal Planbureau.

<sup>23</sup> De navolgende kosten worden in aanmerking genomen: aankoop van een wagen, verzekeringen, technische controle, onderhoud, brandstofverbruik, verkeersbelasting, belasting op inverkeerstelling, accijnzen, belasting over de toegevoegde waarde en diverse belastingen op verzekeringen. Parkeerkosten worden niet meegerekend.

<sup>24</sup> Fod Financiën, op basis van het SIRE-model

### 5.3.5.2 De bedrijfswagen

De bedrijfswagen<sup>25</sup> is een bijzondere vervoermodus omdat de werkgeverstegemoetkoming alle vormen van verplaatsingen (zuiver privé, professioneel, woon-werkverkeer) dekt. In deze nota bekijken we de totale kostprijs van de bedrijfswagen, ongeacht het soort van verplaatsing. Methodologisch gezien is het immers ingewikkeld om de kosten die enkel verband houden met het woon-werkverkeer te onderscheiden<sup>26</sup>. Bovendien worden andere geanalyseerde vervoermodi (zoals de fiets of de tram-, bus- en metroabonnementen) ook voor andere verplaatsingen dan het woon-werkverkeer gebruikt.

De kosten van een bedrijfswagen worden volledig gedragen door de werkgever; alleen de personenbelasting op het voordeel van alle aard (VAA) komt voor rekening van de loontrekker.

Tabel 5-3: Kosten van de bedrijfswagens voor de werkgevers en de loontrekkers

Kosten voor de loontrekkers		
Belasting VAA = 934,77€/pers	€	407.322.914
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>407.322.914</b>
Kosten voor de werkgevers		
Vennootschapbelasting op V.U. VAA	€	47.072.696
Solidariteitsbijdrage	€	224.556.409
Tankkaart exclusief BTW	€	471.724.878
Niet-terugvorderbare BTW op tankkaart	€	64.390.446
Leasing exclusief BTW	€	2.797.493.618
Niet-terugvorderbare BTW op leasing	€	381.857.879
Vennootschapbelasting op V.U. tankkaart	€	23.982.204
Vennootschapbelasting op V.U. leasing	€	302.817.418
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>4.313.895.547</b>
Totale kostprijs (loontrekkers en werkgevers)		
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>4.721.218.461</b>

<sup>25</sup> Onder een bedrijfswagen verstaan we een wagen die deel uitmaakt van het loonpakket van de werknemer (een "salariswagen"), meer concreet, een wagen die hij/zij ter beschikking krijgt van zijn werkgever en die hij/zij ook zuiver privé mag gebruiken buiten het werk om. Op deze wagen is een belastbaar voordeel van alle aard van toepassing.

<sup>26</sup> Een ruwe schatting van het aandeel van het woon-werkverkeer voor de bedrijfswagen is de volgende: volgens SD Worx bedroeg de gemiddelde woon-werkafstand in vogelvlucht van een bedrijfswagen 27,31 km in 2014. Als we dit getal afronden op 30, betekent dit dat een bedrijfswagen elk jaar gemiddeld 13.200 km aflegt voor het woon-werkverkeer (voor een voltijd van 220 werkdagen per jaar). Aangezien een bedrijfswagen in 2014 gemiddeld 29.842 km aflegde (Fod Mobiliteit en Vervoer, 2015b), had het woon-werkverkeer daar een aandeel van 44% in.

De gegevens van SD Worx alleen maken het ons niet mogelijk de kostprijs van een bedrijfswagen te bepalen omdat ze uitsluitend het bedrag van het VAA vermelden, nl. gemiddeld 1869,5 euro. De personenbelasting daarop bedraagt gemiddeld 934,77 euro<sup>27</sup>, wat een totale kostprijs vertegenwoordigt van 407,3 miljoen euro voor de 435.747 loontrekkers (of 16,6% van de loontrekkers) die een bedrijfswagen hebben.

De kosten van de bedrijfswagens voor de werkgevers zijn talrijk. De vennootschapsbelasting schrijft voor dat 17 %<sup>28</sup> van het voordeel van alle aard dat voortvloeit uit het gebruik voor persoonlijke doeleinden van een voertuig dat ter beschikking wordt gesteld door de werkgever<sup>29</sup> als verworpen uitgave moet worden opgenomen. Dit VAA wordt altijd belast, ook in geval van verlies<sup>30</sup>. 17% van het VAA (gemiddeld 317,82 euro) wordt belast tegen 33,99%<sup>31</sup>, wat neerkomt op gemiddeld 108 euro of in totaal 47 miljoen euro voor alle bedrijfswagens. Volgens onze berekeningen<sup>32</sup> op basis van de gegevens van de RSZ bedroegen de solidariteitsbijdragen in 2014 voor de privésector (zoals gedefinieerd in deze nota<sup>33</sup>) 224,5 miljoen euro.

Voorts draagt de werkgever de volledige leasingkosten (gemiddeld 6420 euro per persoon per jaar excl. btw)<sup>34</sup>. De werkgever kan niet de volledige 21% btw op de leasing recupereren: 65% van die btw is niet aftrekbaar<sup>35</sup>, wat neerkomt op een kostprijs van 876 euro per persoon. De werkgever komt meestal ook tegemoet in de brandstofkosten. Uit een studie van KPMG<sup>36</sup> blijkt dat de meerderheid van de bezitters van een bedrijfswagen (76%) een tankkaart heeft. Op de tankkaart staat een gemiddeld bedrag van 1424,43 euro excl. btw<sup>37</sup>. Ook hier is slechts 35% van de btw aftrekbaar, wat neerkomt op 104,70 euro per jaar. De werkgever betaalt dus 65% van de btw of 195 euro. De tankkaart heeft dus een kostprijs van 1618,86 euro per persoon, wat neerkomt op 536 miljoen euro voor de werkgevers voor 76% van de bezitters van een bedrijfswagen (331.167 personen).

---

<sup>27</sup> Met een marginale aanslagvoet van 50% als hypothese en de terbeschikkingstelling van een bedrijfswagen zonder eigen bijdrage van de werknemer.

<sup>28</sup> De wetgeving schrijft voor dat dit percentage vanaf 1 januari 2017 40% bedraagt voor de bedrijfswagens met een tankkaart. Onze gegevens hebben betrekking op het jaar 2014 waarin deze wetgeving nog niet van toepassing was.

<sup>29</sup> ["Inventaris van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's met informatie en cijfergegevens die beschikbaar zijn om de huidige kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen"](#), p. 22.

<sup>30</sup> Filo-Fisc, 12 februari 2015, « L'impôt des sociétés », [http://www.filo-fisc.be/Downloads/impot\\_des\\_societes.pdf](http://www.filo-fisc.be/Downloads/impot_des_societes.pdf)

<sup>31</sup> Er wordt van uitgegaan dat de ondernemingen onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting tegen een aanslagvoet van 33,99%. Een verlaagd tarief bestaat ook.

<sup>32</sup> Voor de privésector zoals gedefinieerd door de RSZ (zie <http://www.onssrszls.fgov.be/nl/statistieken/faq#>) bedroegen de solidariteitsbijdragen anno 2014 in totaal 227,5 miljoen euro. Van dit bedrag werden de bijdragen van de landbouwtakken (Nace-takken 01,02 en 03) en van de Nace-tak 36 (winning, behandeling en distributie van water) afgetrokken omdat ze niet voorkomen in de gegevens van SD Worx, alsook 65% van de Nace-tak 78 (Arbeidsbemiddeling en personeelswerk).

<sup>33</sup> De privésector volgens de definitie van de RSZ m.u.v. de Nace-takken 01,02,03,36 en 65% van de Nace-tak 78 (die overeenkomst met de interimcontracten, die meestal een korte duurtijd hebben).

<sup>34</sup> Dit bedrag geldt voor de leasing van een VW Passat 1.6D Bluemotion. Renta beschouwt deze wagen als een gemiddelde bedrijfswagen (die zich in het D-segment bevindt).

<sup>35</sup> Met, als hypothese, het gebruik van een forfait (bepaald door de wet) dat het gebruik van een bedrijfswagen voor beroepsverplaatsingen op 35% raamt.

<sup>36</sup> Deze cijfers komen uit een enquête van het onderzoeksbureau Indiville bij 2000 personen van wie de helft (loontrekkers en zelfstandigen) een bedrijfsvoertuig (voor personen- of vrachtovervoer) heeft. Bron: KPMG, Studierapport "Company Vehicles: een vlag die vele ladingen dekt, 6 juni 2012, rubriek

<http://www.renta.be/sites/www.renta.be/files/Studierapport%20Company%20vehicles%20-%20juni%202012%20%281%29.pdf>

<sup>37</sup> Dit gemiddelde bedrag is een raming die KPMG heeft gemaakt in het kader van het project "Intelligent mobiliteitsbudget" van Smart Mobility (VIM).

Ten slotte vormen de benzinekaart en de leasing een verworpen uitgave voor de vennootschapsbelasting. Dat betekent dat een deel van deze twee uitgaverubrieken belastbaar is. Voor de benzinekaart is slechts 75% van de kosten aftrekbaar, en dus wordt 25% van het bedrag van de benzinekaart excl. btw beschouwd als een verworpen uitgave. Voor de leasing hangt het aftrekbaarheidspercentage af van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en van de brandstof van het voertuig. Wij hebben hier een aftrekbaarheidspercentage van 60% in beschouwing genomen. Van die twee verworpen uitgaven kan het voordeel van alle aard worden afgetrokken om een dubbele belasting te vermijden. Zo vormt de vennootschapsbelasting op de verworpen uitgave van de benzinekaart een gemiddelde kostprijs van 73,38 euro per persoon, d.i. 24 miljoen voor de gezamenlijke bedrijfswagens met benzinekaart. De vennootschapsbelasting op de verworpen uitgave van de leasing, van haar kant, is goed voor een gemiddelde kostprijs van 695 euro per persoon, wat neerkomt op 303 miljoen voor de gezamenlijke bedrijfswagens.

De totale kostprijs van de bedrijfswagens bedraagt 4,3 miljard euro voor de werkgevers en 407 miljoen euro voor de loontrekkers, dus samen meer dan 4,7 miljard euro per jaar.

### **5.3.6 De loontrekkers die niet worden vergoed voor hun woon-werkverkeer**

Ten slotte is het belangrijk te vermelden dat 20,4% van de loontrekkers (535.614 personen) geen enkele vergoeding voor hun woon-werkverplaatsingen krijgen. Ze dragen dus alle kosten zelf en de werkgever betaalt niets.

Ofwel gaat het om loontrekkers die pendelen met het openbaar vervoer, wonen op minder dan 5 km van hun werkplek en op wie een CAO van toepassing is die niet voorziet in een werkgeverstegemoetkoming indien de woon-werkafstand kleiner is dan 5 km. Ofwel gaat het om loontrekkers die voor hun woon-werkverplaatsingen gebruik maken van een vervoermiddel waarvoor de werkgever niet verplicht is een vergoeding toe te kennen (bv. de fiets of de privéwagen).

Voor deze loontrekkers beschikken we over geen enkele informatie m.b.t. het bedrag dat ze aan hun woon-werkverkeer besteden.

## **6 Conclusie**

De werkgeverstegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer verschilt sterk van de ene vervoermodus tot de andere; hetzelfde geldt bijgevolg voor de kosten die de loontrekker draagt.

De totale jaarlijkse kostprijs van het woon-werkverkeer voor de loontrekkers en de werkgevers samen bedraagt 7,4 miljard euro voor de verschillende vervoermodi samen: de werkgevers dragen 5,2 miljard euro van deze kostprijs, de loontrekkers 2,2 miljard euro.

Indien we dit bedrag van 7,4 miljard euro uitsplitsen naar vervoermodus, dan zien we dat de bedrijfswagen de grootste kostenpost vertegenwoordigt met een kost van meer dan 4,7 miljard euro. Op de tweede plaats staat de eigen wagen met een totale kostprijs van bijna 2,4 miljard euro. Het woon-werkverkeer per trein kost 135 miljoen euro, tegenover 69 miljoen euro voor tram, bus en metro. De fiets is goed voor 69 miljoen euro. Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer kost de werkgevers 8,3 miljoen euro.



De meerderheid van de loontrekkers (73,2%) genieten één werkgeverstegemoetkoming in de kosten van hun woon-werkverkeer, terwijl 6,4% meer dan één tegemoetkoming krijgen omdat ze zich multimodaal (d.w.z. met een combinatie van verschillende vervoersmodi) tussen hun woon- en werkplaats verplaatsen. Een niet-onaanzienlijk deel (20,4%) ontvangt evenwel geen enkele tegemoetkoming en draagt de kosten van zijn woon-werkverkeer dus helemaal zelf.

7,3% van de loontrekkers krijgt een tegemoetkoming voor het woon-werkverkeer met de fiets. Deze genereert een jaarlijkse kostprijs van 69 miljoen euro, die volledig betaald wordt door de werkgevers.

5,5% van de loontrekkers krijgt een tegemoetkoming voor het woon-werkverkeer met de trein. Deze genereert een kostprijs van 135 miljoen euro per jaar, die hoofdzakelijk door de werkgevers wordt gedragen.

4,5% van de loontrekkers krijgen een tegemoetkoming voor hun woon-werkverkeer met de tram, de bus en de metro. Deze vervoermiddelen genereren een kostprijs van 69 miljoen euro per jaar, die voor een derde (of 22,7 miljoen euro) betaald wordt door de loontrekkers en voor tweederde (of 46,1 miljoen euro) door de werkgevers.

Het georganiseerd gemeenschappelijk vervoer, waarvoor 0,7% van de loontrekkers een tegemoetkoming ontvangt, kost de werkgevers 8,3 miljoen euro per jaar. Het deel dat door de loontrekkers wordt betaald, blijft onbekend..

De kosten van het woon-werkverkeer met de eigen wagen (2,4 miljard euro per jaar voor 51,7% van de loontrekkers) worden voor het grootste deel (72,9% of 1,7 miljoen euro) door de loontrekkers betaald. De gemiddelde tegemoetkoming van de werkgever, die 0,107 euro/km bedraagt, dekt inderdaad maar een beperkt deel van de totale kosten (0,381 euro/km) van de eigen wagen.

De bedrijfswagen, die aan 435.747 loontrekkers wordt toegekend, genereert een jaarlijkse kostprijs van meer dan 4,7 miljard euro, waarvan bijna 4,3 miljard door de werkgevers wordt gedragen. Voor alle andere vervoersmodi samen betalen de werkgevers jaarlijks 905 miljoen euro aan tegemoetkomingen.

## 7 Bijlage

### 7.1 Berekening van de kost van de bedrijfswagen

Kosten voor de loontrekkers	
Belasting VAA in de personenbelasting	gemiddeld VAA * 50% * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Kosten voor de werkgevers	
Vennootschapbelasting op V.U. VAA	gemiddeld VAA * 17% * 33,99% * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Solidariteitsbijdrage	
Tankaart exclusief BTW	Gemiddeld bedrag tankkaart exclusief BTW * 76% * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Niet-terugvorderbare BTW op tankkaart	21% * 65% * gemiddeld bedrag tankkaart exclusief BTW * 76% * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Leasing exclusief BTW	Gemiddeld bedrag leasing exclusief BTW * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Niet-terugvorderbare BTW op leasing	21% * 65% * gemiddeld bedrag leasing exclusief BTW * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Vennootschapbelasting op V.U. tankkaart	((tankkaart exclusief BTW - 30% * VAA) * 25%) * 33,99% * 76% * aantal bezitters van een bedrijfswagen
Vennootschapbelasting op V.U. leasing	((leasing exclusief BTW - 70% * VAA) * 40%) * 33,99% * aantal bezitters van een bedrijfswagen

## 8 Bibliografie

CAO 19 OCTIES van 20 februari 2009 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers, <http://www.cnt-nar.be/CAO-COORD/cao-019-octies.pdf>

"Inventaris van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's met informatie en cijfergegevens die beschikbaar zijn om de huidige kostprijs van het woon-werkverkeer in België te berekenen", <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc16-2150.pdf>

"Nota van de secretariaten van de CRB, de NAR en de regionale SER's: Vaststellingen m.b.t. de werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer van loontrekkenden uit de privésector", <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc16-2595.pdf>

CRB-NAR, Advies van 18 december 2013 over de prijs van de treinkaarten vanaf 1 februari 2014, <http://www.ccecrb.fgov.be/txt/nl/doc13-1541.pdf>

EUROPEES PARLEMENT (2009), "The Calculation of External Costs in the Transport Sector", DG for internal policies, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN\\_ET\(2009\)408958\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2009/408958/IPOL-TRAN_ET(2009)408958_EN.pdf)

FILIO-FISC, 12 februari 2015, « L'impôt des sociétés », p.4, [http://www.filio-fisc.be/Downloads/impot\\_des\\_societes.pdf](http://www.filio-fisc.be/Downloads/impot_des_societes.pdf)

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2015a), persbericht "De weg naar uw duurzame mobiliteit" van 11 september 2014

FOD MOBILITEIT EN VERVOER (2015b), "Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2014", [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/Kilometers\\_2014\\_NL.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/Kilometers_2014_NL.pdf), p. 5

KPMG, Studierapport "Company Vehicles: een vlag die vele ladingen dekt, 6 juni 2012, <http://www.renta.be/sites/www.renta.be/files/Studierapport%20Company%20vehicles%20-%20juni%202012%20%281%29.pdf>

RSZ, "Aangegeven bijdragen bij de RSZ met betrekking tot 2014", [http://www.rsz.fgov.be/sites/default/files/binaries/assets/statistics/contributions/contributions\\_full\\_nl\\_2014.pdf](http://www.rsz.fgov.be/sites/default/files/binaries/assets/statistics/contributions/contributions_full_nl_2014.pdf)

RSZ, "Hoe maakt de RSZ in zijn statistieken een onderscheid tussen de privésector en de overheidssector", [http://www.onssrsz.fgov.be/nl/statistieken/faq#Hoe maakt de RSZ in zijn statistieken een onderscheid tussen de privésector en de overheidssector](http://www.onssrsz.fgov.be/nl/statistieken/faq#Hoe%20maakt%20de%20RSZ%20in%20zijn%20statistieken%20een%20onderscheid%20tussen%20de%20privesector%20en%20de%20overheidssector)

VIM (2016), "Naar een intelligent mobiliteitsbudget: administratieve tools en fiscale ingrepen om een werkbaar persoonlijk mobiliteitsbudget te faciliteren", Whitepaper