

Voorstellen voor een fiscaliteit gericht op duurzame mobiliteit

Loonlastenverlaging en duurzame mobiliteit

Dat loonlastenverlaging bedrijven actief in België een sterkere competitieve positie zou geven is inmiddels bekend. Loonlasten in België zijn voor bedrijven hoger dan in buurlanden en sinds jaren maken heel wat bedrijven dan ook vooral gebruik van de mogelijkheid om hun werknemers of een deel van hun werknemers een fiscaal gunstig belaste bedrijfswagen aan te bieden.

Nochtans wordt het almaar duidelijker dat de bedrijfswagen wel succesvol het loonkostenprobleem omzeilt, maar onbedoeld funeste effecten heeft op mobiliteit, milieu en gezondheid. De huidige fiscaliteit zorgt er niet enkel voor dat talloze nieuwe auto's in onze openbare ruimte worden ingebracht, maar ook dat die vaak maximaal rondrijden -voor een heel deel in privécontext- met bijkomende impact op de drie voornoemde probleemgebieden. Duurzaamheid staat hier ver af.

Wellicht eerder vroeg dan laat komt er een voor de overheid zo budget-neutraal mogelijke fiscale hervorming met een overschakeling van belasting op arbeid naar belasting op andere maatschappelijke componenten. Die omschakeling moet twee problemen gelijktijdig helpen oplossen: de competitieve positie van bedrijven verbeteren inzake loonlasten zonder nettoverlies voor werknemers en als hefboom fungeren richting duurzame mobiliteit.

Daarom wil de Fietsersbond kijken hoe een loonlastenverlaging kan gekoppeld worden aan meer duurzame mobiliteit en een versterkte volksgezondheid en lagere maatschappelijke kosten inzake volksgezondheid. Want dat zijn nu net drie troeven zijn van de fiets: geen file, geen uitstoot, wel lichaamsbeweging voor werknemers.

Dit document doet een aantal technische voorstellen die een basis moeten zijn voor dit debat. Sommige voorstellen kunnen op korte termijn technisch vrij snel worden geïmplementeerd, andere situeren zich in de middellange termijn maar ze zijn samenhangend.

1. Voorstellen op korte termijn¹

Op dit ogenblik wordt fiscaal het gebruik van de fiets weliswaar wat meer bevoordeeld. Voor bedrijven is er de 120 % aftrekbaarheid bedrijfsfiets t.o.v. de 90% maximale aftrekbaarheid voor niet hybride bedrijfsauto's met minder dan 60 gr CO2 uitstoot. Maar gezien de enorme verschillen in absolute bedragen tussen de aankoop en het onderhoud van beide vervoersmodi stelt het fiscale voordeel in de realiteit niet veel voor.

In de praktijk zijn fietsers -in absolute bedragen- op dit ogenblik eigenlijk fiscaal benadeeld als ze een bedrijfswagen weigeren. Bedrijven hebben vaak ook geen makkelijke andere mogelijkheid dan die bedrijfswagen aan te bieden als volwaardige fiscaal gunstige optie. Bovendien kan de werknemer met een bedrijfsfiets - in tegenstelling tot werknemers met een bedrijfswagen- de eigen fiscale voordelen amper verder maximaliseren. Er is bvb -in tegenstelling tot bedrijfsfietsen zonder benzine- of dieselvergoeding- bij bedrijfswagens vaak geen beperking op het privé gebruik van een tankkaart die dus ook deels voor privé-verplaatsingen wordt gebruikt en bij bedrijven met internationale activiteiten tot in het buitenland toe.

Als stap naar een meer duurzame bedrijfsvoering en een meer duurzame mobiliteit doet de Fietsersbond daarom de volgende korte termijn voorstellen die gecombineerd een zo budgetneutraal mogelijke impact dienen te hebben voor bedrijven:

1.1. Voorstellen van toepassing op werknemers

- 1. Loonlastenverlaging voor fietsende werknemers: RSZ mindering per dag per werknemer die met de fiets naar het werk komt.

¹ Voor meer achtergrond en gedetailleerde berekeningen: zie document "Fiscaliteit: voorstellen Fietsersbond"

- 2. Een verplichte en dus veralgemeende invoering van de fietsvergoeding en een verdubbeling van de fietsvergoeding en de fiscale vrijstelling voor de eerste 10km afstand (enkele rit) maar ook het facultatief houden van de fietsvergoeding voor kilometers boven de 25 km enkele rit. De fiets heeft een enorm potentieel op de korte afstand (en dat is met inbegrip van de afstand van huis naar het station) en dus moet precies daarop ingezet worden. Ondanks het feit dat de fietsvergoeding steeds meer ingeburgerd raakt, genieten nog niet alle werknemers van een fietsvergoeding.
- 3. Beschikbaarheid van een mobiliteitsbudget als volwaardig alternatief voor een bedrijfswagen. De werknemer kan kiezen welke vervoersmodi hij wil combineren (fiets, openbaar vervoer, autodelen, auto). De keuze van de vervoersmodus/modi bepaalt de grootte van het belastbaar voordeel: dit betekent dat de fietser netto het meeste voordeel heeft, daarna gebruikers van OV en dat de auto de minst aantrekkelijke optie wordt. Het onderlinge verschil in voordeel moet wel vergroot worden. De Fietsersbond stelt ook enkele richtcijfers voor: wie enkel voor de fiets kiest heeft geen belastbaar voordeel, wie kiest voor een andere duurzame optie (OV, autodelen) heeft minimaal 400 euro belastbaar voordeel en wie voor een bedrijfswagen kiest, krijgt een minimum belastbaar voordeel toegekend van 1200 € per jaar voor een elektrische auto en 1800 € minimaal voor een auto met verbrandingsmotor. Hogere bedragen zijn gelinkt aan de ecoscore van de bedrijfswagen.

Vermits bij de keuze voor enkel fiets, OV en of autodelen (modal shift pakket) mogelijks niet het hele budget zal worden opgenomen, moet A) de werknemer het bijkomende voordeel krijgen dat het niet bestede gedeelte uitbetaald wordt belast aan het goedkoopste belastingstarief van 25%. Dat uitbetaalde bedrag kan weliswaar maximaal 60% zijn van het totale toegestane mobiliteitsbudget, of B) moet het mobiliteitsbudget algemeen worden uitgebreid en omgevormd tot een bredere flexvergoeding waar de werknemer ook een aanvullend pensioen, woonbonus of andere voordelen mee kan financieren.

Een duidelijke juridische context en een makkelijke administratieve afwikkeling en regeling voor dit volwaardige mobiliteitsbudget moet wel worden voorzien zodat bedrijven geen probleem hebben met de implementering ervan.

Belangrijke opmerking : het belastbaar voordeel waarvan eerder sprake heeft enkel betrekking op werknemers die hun firmawagen omruilen voor een mobiliteitsbudget zonder persoonlijke bedrijfswagen of nieuwe werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen maar kiezen voor de duurzame vervoersmodi.

- 4. Geen RSZ op het voordeel in natura gekoppeld aan het krijgen van een bedrijfsfiets.
- 5. Behoud van de RSZ vrijstelling op fietsvergoedingen bij dienstverplaatsingen met een bedrijfsfiets.

1.2. Voorstellen van toepassing op werkgevers

- 1. Een verlaging van de RSZ bijdrage (loonlastenverlaging) voor fietsende werknemers. Werknemers die meer dan 80% van de werkdagen met de fiets komen zorgt voor een korting die het bedrijf in mindering krijgt.

- 2. Bij de aankoop van bedrijfsfietsen of de inrichting van fietsstallingen blijft de BTW volledig recupereerbaar. De kosten blijven 120% aftrekbaar, maar de 120% aftrek wordt uitgebreid tot de fietsvergoedingen zelf en alle fietsgerelateerde kosten die een bedrijf kan maken (bv het onderhoud van de fietsen, douches, fietskledij, fietshelm)
- 3. Het behoud van de recuperatie van de helft van de BTW bij aankoop of tot de helft bij leasing van bedrijfswagens volgens beroepsgebruik, maar een beperking in aftrekbaarheid van deze auto's op basis van hun ecoscore van 30 tot 70 % voor auto's met verbrandingsmotoren (nu 50 tot 100%) en van brandstofkosten van 50% (nu 75%). Voor elektrische auto's mag die aftrek hoger zijn, maar moet die altijd lager zijn dan voor fietsgerelateerde investeringen. Het fiscaal voordeel (fiscale aftrekbaarheid) voor de werkgever moet 4 keer zo groot worden bij de keuze voor de fiets i.p.v. de meest vervuilende auto (30% t.o.v. 120%).

Aftrekbaarheid voor de werkgever uitgewerkt in cijfers:

- Het vergroten van het zogenaamde belastingsvoordeel voor duurzame vervoermodi tegenover minder of niet duurzame vervoermodi. Het belastingsvoordeel wordt berekend als de kost (voor fiets, auto enz...) x het belastingstarief voor vennootschappen (33,99%) x de fiscale aftrekbaarheid van de kost.

De huidige situatie:

Investeringen in fietsen zijn op dit ogenblik 120% aftrekbaar. Autokosten zijn afhankelijk van de ecoscore van de wagen van 50% tot 90% aftrekbaar. (voor hybride wagens met max 60gr CO2 uitstoot is dit 100% en voor elektrische auto's is dit 120 !).

- Belastingsvoordeel fiets bij een kost van 100 euro : $100 \times 33,99\% \times 120\% = 40,79$. Bij een fiets van 1000 euro levert dit **407,9** euro op , bij een goede elektrische fiets van 3000 euro: **1223,7** euro)
- Belastingsvoordeel bij een meer eco-vriendelijke auto variërend per kost van 100 euro tussen $100 \times 33,99\% \times 70\% = 23,73$ euro en $100 \times 33,99\% \times 90\% = 30,59$ euro (m.a.w. belastingsvoordeel bij zo'n auto van 25.000 euro varieert tussen **5932** en **7647** euro).
- Belastingsvoordeel bij een minder eco-vriendelijke auto variërend per kost van 100 euro tussen $100 \times 33,99\% \times 50\% = 16,99$ euro en $100 \times 33,99\% \times 70\% = 23,73$ euro (m.a.w. belastingsvoordeel bij zo'n auto van 25.000 euro varieert tussen **4247,5** en **5932** euro).
-

De gewenste situatie:

Deze kloof moet duidelijk vergroot worden ten voordele van de fiets, hetzij door het verlagen van de fiscale aftrekbaarheid voor auto's, hetzij door het verhogen van de fiscale aftrekbaarheid voor fietsen. De kloof moet per gependeerde 100 euro bijna 75% zijn bij de keuze tussen de fiets en de meest eco-vriendelijke auto. De kloof moet 400% zijn bij de keuze tussen de fiets en de minst eco-vriendelijke auto. Het voorbeeld hieronder is een illustratie van de eerste optie:

- Bvb Belastingsvoordeel fiets bij een kost van 100 euro blijft ongewijzigd: $100 \times 33,99\% \times 120\% = 40,79$ euro (bij een fiets van 1000 euro= **407,9** euro, bij een elektrische fiets van 3000 euro = **1223,7** euro)
- Belastingsvoordeel bij een meer eco-vriendelijke auto variërend per kost van 100 euro tussen $100 \times 33,99\% \times 50\% = 16,99$ euro en $100 \times 33,99\% \times 70\% = 23,73$ euro

(m.a.w. belastingvoordeel bij zo'n auto van 25.000 euro varieert tussen **4247,5** en **5932** euro).

- o Belastingvoordeel bij een minder eco-vriendelijke auto variërend per kost van 100 euro tussen $100 \times 33,99\% \times 30\% = 10,2$ euro en $100 \times 33,99\% \times 50\% = 16,99$ euro (m.a.w. belastingvoordeel bij zo'n auto van 25.000 euro varieert tussen **2549** en **4247,5** euro).

Bij het bepalen van de belasting op gemotoriseerd verkeer schiet de huidige CO² regeling tekort. Ook de Eco score (CO², fijnstof, NOX en geluid) is volgens ons nog niet volledig. We stellen volgende verdeling voor, hierna de integrale verdeling genoemd.

1. Impact bij ongeval (met actieve weggebruiker)
2. Fijn Stof
3. NOX
4. Ruimtebeslag
5. Geluid
6. CO²

De parameters staan in de volgorde die voor de fietser het meeste impact hebben, maar ze dienen een weging te krijgen die gebeurt op basis van de globale maatschappelijke kost.

Dit betekent dat elektrische voertuigen minder betalen dan diesel, kleine minder dan grote etc. Met dit systeem wordt de niet alleen de overstap naar fiets en OV gestimuleerd. Ook wordt er binnen het wagenpark zowel naar een vergroening van dit park toegewerkt met betere luchtkwaliteit als gevolg en naar een veiliger wagenpark.

1.3. Fiscaliteit buiten de woon-werk omgeving:

- o 6% belasting op privé-fietsenstallingen naar analogie met het tarief voor privé-garages
- o Zolang Europa het lagere BTW-tarief voor de verkoop van fietsen niet heeft toegelaten, moet -in overeenstemming met de 6% BTW op verplaatsingen met het OV - het verschil tussen de huidige 21% die betaald wordt en de eigenlijke 6% die zou moeten gelden bij aankoop van fietsen in een bijkomend fietsfonds gestopt worden. De aankoop van fietsen kan zo bijdragen tot meer investeringen in innovatie en onderzoek.

2. Voorstellen op lange termijn : brede fiscale hervorming & slimme kilometerheffing

De mogelijks aankomende bredere fiscale hervorming op federaal niveau is een opportuniteit waarover moet worden nagedacht. Dit is een breed maatschappelijke discussie en kadert in de algemene tendens om arbeid minder te belasten en vervuiling en consumptie meer. De fietser maakt hier integraal deel van uit, maar het dossier overstijgt natuurlijk louter de belangen van de fietser. In alle geval moeten fietsers er fiscaal voordeliger uitkomen en dient de aantrekkelijkheid van de fiets drastisch te verhogen door de fysieke ruimte te herverdelen en het vervoersgedrag fiscaal te stimuleren.

Inzake mobiliteit betekent dit meer lasten voor mensen die veel de auto gebruiken en minder lasten voor gebruikers van duurzame vervoersmodi. Toch kan er gezocht worden naar een budgetneutrale oplossing door een compensatie van minder inkomsten op het ene vlak door meer inkomsten op een ander vlak:

Vermindering van inkomsten bij de overheid zullen immers worden veroorzaakt door:

- o Specifieke maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren (bvb RSZ mindering, lager belastbaar voordeel voor werknemers die kiezen voor enkel een bedrijfsfiets kiezen enz).
- o Fiscale maatregelen om de woonmobiliteit te verhogen (dichter bij het werk), en een mogelijke verhoogde belastingsvermindering voor mensen die in (stads)kernen gaan wonen.

Die vermindering van inkomsten door de overheid kan gecompenseerd worden door:

- Een vermindering van indirecte kosten:
 - De Fietsersbond gaat er vanuit dat een goede fiscale hervorming met meer fietsers leidt tot besparing op vele andere beleidsdomeinen. Minder kosten inzake ziekteverzekering, wegenbouw, luchtvervuiling... Fietsvriendelijke maatregelen zijn dus zeker goed voor het overheidsbudget. Studiewerk moet uitwijzen wat de impact van de verschillende maatregelen zal zijn.

- Verhoogde andere fiscale inkomsten:
 - De verminderde aftrekbaarheid van autogerelateerde kosten voor bedrijven kan mogelijk leiden tot een verhoging van de fiscale inkomsten.
 - Om het verplaatsingsgedrag en de vervoerskeuze beter te kunnen sturen, is een snelle invoering van de slimme kilometerheffing noodzakelijk. Mensen zullen zo beter nadenken over hun verplaatsingsgedrag en sneller voor de fiets kiezen. Maar anderen zullen dat niet doen en meer heffing betalen op het gebruik van hun minder duurzame vervoersmodus. De kilometerheffing moet gebaseerd zijn op het type voertuig en de locatie waar er wordt gereden. Het autogebruik op belangrijke fietsroutes met gemengd verkeer moet zeker afnemen door een gerichte en hogere kostprijs op die routes. Bovendien zal er door het via de kilometerheffing afgenomen verkeer op die routes mogelijk minder nood aan investeringen zijn in aparte fietsinfrastructuur met lagere investeringskosten als gevolg.
 - In afwachting van de uitvoering van de praktische modaliteiten voor de slimme kilometerheffing, kan Vlaanderen via de BIV en de jaarlijkse autobelasting, grote en vervuilende voertuigen extra belasten. In concreto betekent dit veel zwaardere lasten op grote dieselwagens en kleinere verhogingen voor kleine benzine, hybride of elektrische voertuigen. Extra inkomsten moeten gebruikt worden om op diverse manieren het fietsgebruik te stimuleren.

-hervorming traditionele autobelasting

- kan zo bijdragen tot meer investeringen in innovatie en onderzoek.

Argumentatie en details bij lange termijn voorstellen

Rekeningrijden

Het rekeningrijden is voor de Fietsersbond een belangrijke opportuniteit om in te breken in de prijssetting van het gemotoriseerde verkeer. Het rekeningrijden zou de traditionele autobelastingen deels of geheel kunnen vervangen. Vanuit het perspectief van de fietser moet de prijs die de automobilist betaald afhankelijk gemaakt worden van 2 factoren: plaats en type voertuig .

Het is van heel groot belang dat lokaal verkeer op lokale wegen zwaarder wordt belast per km. Een eenvoudige oplossing is de instapkost (bvb €2) die steeds moet betaald worden als men de wagen neemt. Die instapkost zal een modale transfer naar de actieve modi absoluut ondersteunen. Ook moet het rekeningrijden zo worden georganiseerd dat het transitverkeer op lokale wegen wordt ontmoedigd.

Ook het type voertuig is van belang bij het bepalen van de kilometerprijs. Het is logisch dat een dieselbestelwagen of jeep maar betaald dan een kleiner hybride of elektrisch voertuig. We gebruiken hier de reeds eerder aangehaalde integrale verdeling (met 6 wegingsfactoren).

Traditionele autobelasting:

Op dit ogenblik betaalt de autoconsument 3 bijkomende belastingen: accijns, jaarlijkse aankoopbelasting en BIV. Globaal gezien zijn er weinig landen in Europa waar de som van deze belastingen zo laag is. In Denemarken betaalt men bijna evenveel BIV als de kostprijs van de wagen. In België is het autobezit dan ook een veelvoud van het Deense. Zolang het rekeningrijden niet is doorgevoerd dient gestuurd te worden met de 3 traditionele autobelastingen. Het doel van deze operatie is dat het autogebruik en het bezit minder aantrekkelijk wordt dan andere vervoersmodi. Ook moeten de belastingen een correcte weergave zijn van de maatschappelijke lasten die het private gemotoriseerde verkeer met zich meebrengen.

Inzake de accijnzen dienen deze op diesel te worden verhoogd. Een gelijkstelling met superbenzine is noodzakelijk. Het kan niet dat de voor de fietser wellicht meest schadelijke brandstof minder wordt belast dan de andere brandstoffen.

Inzake de jaarlijkse autobelasting en de BIV, dient de Federale CO² score (die nog steeds geldt voor bedrijfswagens) en de Vlaamse Ecoscore vervangen te worden door de integrale verdeling die reeds eerder werd aangehaald. Een minder groot en minder fietseronvriendelijk wagenpark moet het resultaat hiervan zijn.

Hoewel het doel is om meer belastingen te innen op autogebruik is het niet aan de Fietzersbond om te pleiten voor een verhoging of een verlaging van de belastingsdruk. Wel zal een slimmere en sturende belastingspolitiek leiden tot minder maatschappelijke kosten (minder ongevallen, minder luchtvervuiling, gezondere mensen, ...) en kan de overheid bij een globale budgetneutraliteit toch nog rekenen op meer middelen. Omdat we wel willen dat het autorijden globaal duurder ten voordele van de fiets wordt komen er dus op andere gebieden budgettaire mogelijkheden.