

Bedrijfswagens en verkeersveiligheid

Met meer dan 595 054 geregistreerde voertuigen in België in 2023, en een onderschatting van minstens 150 000 voertuigen, maken bedrijfswagens ongeveer 11% uit van het totale wagenpark in het land. Hun aantal is de afgelopen tien jaar gestaag toegenomen. Deze briefing onderzoekt de rol van bedrijfswagens bij verkeersongevallen, aangezien er weinig studies over dit onderwerp bestaan in België en Europa. Bovendien is de definitie van de term "bedrijfswagen" complex, wat het verzamelen van informatie bemoeilijkt. Om die reden ligt de focus van dit document meer op de kenmerken van bedrijfswagens en hun directe impact op de verkeersveiligheid.

Bedrijfswagens zijn vaak nieuw en krachtig, waardoor inzittenden genieten van een verhoogde bescherming. Anderzijds kunnen het hoge gewicht en vermogen van bedrijfswagens ook aanzienlijke gevolgen hebben voor inzittenden van andere voertuigen en kwetsbare weggebruikers. Bedrijfswagens leggen gemiddeld ook meer kilometers per jaar af, waardoor ze een groter risico lopen om betrokken te raken bij een ongeval. Sommige wettelijke en fiscale initiatieven kunnen bijdragen aan een betere verkeersveiligheid, zoals het mobiliteitsbudget, een vermindering van het aantal gereden kilometers te of compactere auto's te bevorderen.

INHOUD

- Wat is een bedrijfswagen?
- Wat onderscheidt bedrijfswagens in België?
- Wat zijn de kenmerken van bedrijfswagens in België (in vergelijking met personenwagens)?
- Wat leren de ongevalsgegevens ons?
- Wat zijn de preventieve maatregelen?
- Verdere bronnen van informatie

Highlights

- In 2022 genoot 13,6% van de werknemers van een bedrijfswagen.
- Nieuwe fiscale wetgeving in België; vanaf 2026 blijven bedrijfswagens zonder CO²-uitstoot 100% aftrekbaar voor bedrijven.
- In 2022 vertegenwoordigden bedrijfswagens 87,1% van de nieuwe registraties van elektrische voertuigen.
- Bedrijfswagens zijn gemiddeld drie jaar oud, vergeleken met zeven jaar voor personenwagens.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2024) Briefing « Bedrijfswagens ». Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Redactie van dit document : Margaux Lambert, margaux.lambert@vias.be

Wat is een bedrijfswagen?



In deze briefing wordt de term "*bedrijfswagen*" gedefinieerd als "een wagen die een bedrijf of werkgever ter beschikking stelt van een werkracht en die ook voor privédoeleinden mag worden gebruikt". Van deze definitie zijn dus uitgesloten het eigen voertuig van een zelfstandige (in hoofdberoep, in bijberoep of als zelfstandige helper) of de dienstwagen die een werkgever uitsluitend voor beroepsmatige verplaatsingen ter beschikking van zijn personeelsleden stelt. De definitie omvat dus voertuigen toegewezen aan werknemers, de zogenaamde "salariswagens", en voertuigen bestemd voor bedrijfsleiders (1). Indien de definitie van de bedrijfswagen verschilt, zal dit in dit document worden gespecificeerd.

De bedrijfswagen vertegenwoordigt een voordeel van alle aard (VAA) voor de werknemer. De term "voordeel van alle aard" verwijst naar "een voordeel dat een werkgever of onderneming toekent aan een werknemer of bedrijfsleider". Dit voordeel in natura wordt beschouwd als een beroepsinkomen. Daarom zal de werknemer of bedrijfsleider die hiervan profiteert, de belasting moeten betalen op de overeenkomstige waarde van dit voordeel in natura (2).

Waarom is de bedrijfswagen ontstaan?

De bedrijfswagen deed zijn intrede in het Belgische landschap om leidinggevenden in staat te stellen naar hun werk te gaan, maar ook om de vennootschapsbelasting, die als een van de hoogste in Europa wordt beschouwd, te compenseren. Tegenwoordig is het echter een belangrijk instrument geworden om nieuw talent aan te trekken bij bedrijven, wat de grote populariteit ervan in België verklaart.

De bedrijfswagen wordt voorgesteld als een win-winsituatie voor zowel de werkgever als de werknemer. Het biedt de werkgever een fiscaal gunstige mogelijkheid om zijn werknemers te belonen, terwijl de werknemer zo de kosten vermijdt die zouden ontstaan als hij zelf een auto zou aanschaffen voor zowel privé- als beroepsmatig gebruik (met name met betrekking tot verzekering, brandstof en onderhoud). Bovendien dient de bedrijfswagen ook als een handig middel om de mobiliteit van werknemers te waarborgen, wat bijdraagt aan het bereiken van een van de essentiële doelstellingen, namelijk het vergemakkelijken van beroepsverplaatsingen (3).

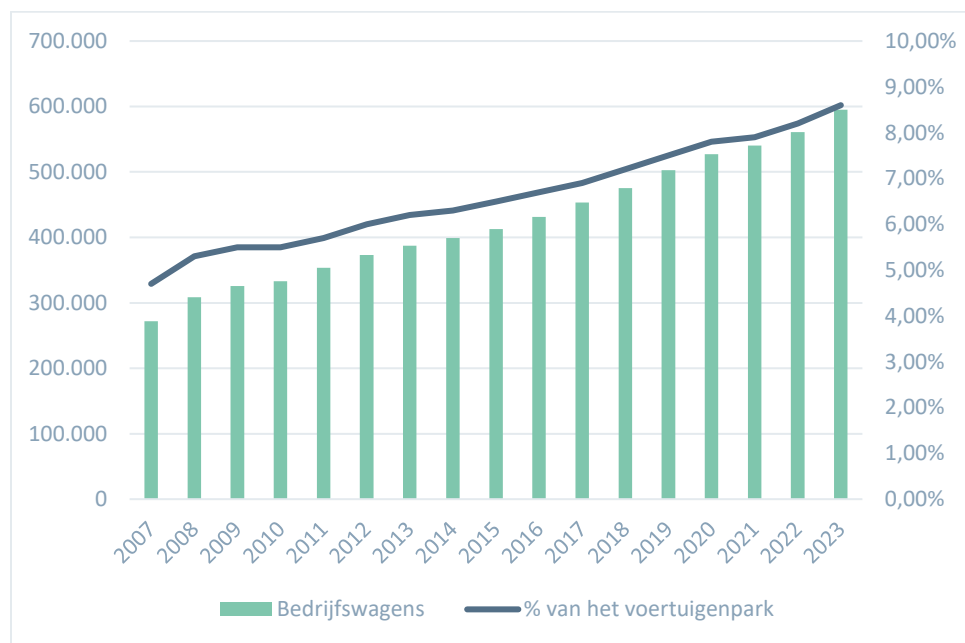
Wat onderscheidt bedrijfswagens in België?



De evolutie van bedrijfswagens in België

In België is het stelsel voor bedrijfswagens een van de meest voordelige binnen de Europese Unie (4) (5). Het aantal bedrijfswagens in België evolueert voortdurend (zoals geïllustreerd in Figuur 1). Het is gedurende het afgelopen decennium alleen maar toegenomen, maar het exacte aantal blijft moeilijk te schatten. Alleen werknemers moeten in hun jaarlijkse belastingaangifte aangeven of ze een bedrijfswagen ter beschikking hebben, via het Voordeel van Alle Aard (VAA). Bedrijfsleiders zijn vrijgesteld van deze verplichting, hoewel sommigen het wel aangeven (1). In 2023 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer gegevens gepubliceerd over bedrijfswagens die uitsluitend bestemd zijn voor werknemers, de zogenaamde "salariswagens". Figuur 1 hieronder illustreert de evolutie van het aantal "salariswagens" en hun percentage in het wagenpark van 2007 tot 2023.

Figuur 1 : Evolutie van het aantal "salariswagens" en hun percentage in het wagenpark



Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer (6)

Volgens de gegevens van Statbel uit 2022 onderschatten de hierboven genoemde cijfers het aantal bedrijfswagens in België met minstens 150 000 wagens als gevolg van het ontbreken van gegevens van bedrijfsleiders. Daarom zou hun aandeel in het wagenpark eerder rond de 11% liggen (7). De toename van het aantal bedrijfswagens heeft ook geleid tot een stijging van het percentage werknemers dat ervan profiteert, van 7,4% in 2007 naar 14% in 2023 (6).

De bijdrage van bedrijfswagens aan de ecologische transitie

De visie van België voor de komende jaren is duidelijk; vanaf 2026 zullen alleen "zero emission" bedrijfswagens 100% aftrekbaar blijven voor bedrijven (8).

De wet van 25 november 2021 markeert een keerpunt in de richting van ecologische transitie. Ze beoogt de bevordering van ecologische veranderingen in belastingen en sociale voordelen met betrekking tot mobiliteit. Hiermee bevestigt de Belgische wetgever zijn inzet om de overgang naar milieuvriendelijkere voertuigen in het wagenpark te versnellen, terwijl fiscale verliezen worden verminderd. Vanaf 2027 zal het aftrekpercentage voor de aanschaf van een CO²-neutrale auto immers lager zijn dan 100% en geleidelijk afnemen in de loop der jaren. De visie van de wetgever is om op korte termijn elektrificatie te bevorderen, terwijl op langere termijn het aantal auto's wordt verminderd (9). Concrete maatregelen worden genomen om de aanschaf van elektrische auto's aan te moedigen, zoals de verlaging van de fiscale aftrekbaarheid van brandstof- en dieselkosten tot 50% sinds januari 2023 voor nieuwe oplaadbare hybride bedrijfswagens (10).

Daarnaast dragen fiscale voordelen gericht op het stimuleren van de ontwikkeling van oplaadinfrastructuur en de uitbreiding en vereenvoudiging van het concept van het mobiliteitsbudget (zoals gedefinieerd in de sectie *Wat zijn de alternatieven voor de bedrijfswagen?*) bij aan het bereiken van dit doel (9).

Uiteindelijk speelt de bedrijfswagenmarkt een positieve rol in de transitie van het wagenpark. In 2022 vertegenwoordigden bedrijfswagens 87,1% van de nieuwe registraties van elektrische voertuigen (11).

En in Europa?

Bedrijfswagens zijn niet alleen aanwezig in België, maar ook in heel Europa. In 2019 werden **zes op tien nieuwe auto's** geregistreerd door bedrijven (12). Het is belangrijk op te merken dat wanneer bedrijfswagens worden besproken in de Europese context, het nog moeilijker wordt om nauwkeurige cijfers te verkrijgen. De term "bedrijfswagen" omvat hier ook voertuigen voor vakantieverblijf, dienstauto's voor postdiensten, en nog veel meer. Tabel 1 geeft de percentages van auto's geregistreerd door bedrijven of particulieren weer in acht Europese landen in 2019.

Tabel 1 : Registratiepercentages van auto's door bedrijven en particulieren in acht Europese landen.

	% registratie door bedrijven	% registratie door particulieren
Polen	71%	29%
Nederland	67%	33%
Duitsland	66%	34%
België	57%	43%
Groot-Brittannië	56%	44%
Frankrijk	54%	46%
Spanje	53%	47%
Italië	40%	60%

Bron: Transport & Environment (12)

Om de ecologische transitie te bevorderen, streeft Europa ernaar de markt voor tweedehands elektrische auto's te ontwikkelen, gezien bijna 80% van de Europese burgers de voorkeur geeft aan eerder gebruikte auto's. Bedrijfswagens spelen een sleutelrol bij het vernieuwen van het aanbod van tweedehands voertuigen, omdat ze een relatief korte levensduur hebben (3 tot 4 jaar). België gaat dus de goede kant op door nieuwe wetten in te voeren die de elektrificatie van bedrijfswagens stimuleren, wat leidt tot een vermindering van de CO²-uitstoot in de auto-industrie (13).

Wat zijn de kenmerken van bedrijfswagens in België?

Wat zijn de kenmerken van bedrijfswagens in België in vergelijking met personenwagens?

Bedrijfswagens hebben specifieke kenmerken in vergelijking met personenwagens. De Monitor-studie, uitgevoerd via een online enquête die in 2017 werd afgenomen bij een representatieve steekproef van 10 632 Belgen en gepubliceerd in 2019, identificeerde de volgende verschillen:

Tabel 2 : Kenmerken van bedrijfswagens vergeleken met personenwagens in een steekproef van Belgen

	Personenwagens (N=13 068)	Bedrijfswagens (N=1538)
Verhouding	89,50%	10,50%
Jaarlijkse gemiddelde afstand (km)	16 074	29 615
Jaarlijkse buitenlandse afstand (km)	2 700	5 300
Gemiddelde leeftijd (jaren)	7	3
Gemiddelde afstand per rit (km)	14	23
Gemiddelde duur per rit (min)	19	27
Gemiddelde snelheid (km/u)	44	54
Afstand woon-werkverkeer	20	38

Bron: Nationaal Mobiliteitsonderzoek 2019 – MONITOR & Vias Institute (14)

Uit Tabel 2 blijkt duidelijk dat bedrijfswagens jaarlijks meer kilometers afleggen dan personenwagens. Het is echter belangrijk op te merken dat bedrijfswagens meestal worden gebruikt in een professionele context, zowel voor woon-werkverkeer als tijdens de arbeidsuren voor beroepsmatige activiteiten. Deze omstandigheden dragen bij aan een hogere kilometerstand. Zo heeft Vias op basis van de Monitor-enquêtegegevens vastgesteld dat het gebruik van bedrijfswagens voor privédoeleinden praktisch vergelijkbaar is met dat van een personenwagen. Uiteindelijk leggen bedrijfswagens over het algemeen meer kilometers af dan personenwagens, wat hen meer blootstelt aan het ongevalsrisico.

Naast deze verschillen tussen personen- en bedrijfswagens heeft de Monitor-studie ook bepaalde kenmerken geïdentificeerd met betrekking tot het bezit van bedrijfswagens op basis van de sociodemografische gegevens van de respondenten. Enkele noemenswaardige verschillen omvatten:

- 12% van de Vlaamse respondenten heeft een bedrijfswagen, tegenover 6% van de Waalse respondenten.
- 47% van de ondernemers met meer dan 50 werknemers heeft een bedrijfswagen, tegen slechts 3% van de arbeiders.
- 20% van de respondenten met een postuniversitair diploma (master-na-master of doctoraat) heeft een bedrijfswagen, vergeleken met slechts 2% onder degenen met een basisschooldiploma of geen diploma.
- Onder de deelnemers is de leeftijdsgroep van de bevolking die een bedrijfswagen bezit jonger dan die met een personenwagen, met een gemiddelde leeftijd van ongeveer 45 jaar voor de bedrijfswagen, vergeleken met 60 jaar voor de personenwagen, wat overeenkomt met de leeftijdsgroep van de werkende bevolking.

Bovendien benadrukte het federale onderzoek naar woon-werkverkeer – een mobiliteitsplan dat tot doel heeft de verplaatsingen van een organisatie te verbeteren door de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen te promoten – in zijn verslag 2021-2022 dat bedrijfswagens vrijwel onbestaande waren in de publieke sector, terwijl in de bank-, bouw- en gespecialiseerde sectoren 50% van de werknemers een bedrijfswagen had (15).

Wat is het verband tussen de kenmerken van de bedrijfswagen en verkeersveiligheid?

Leeftijd van het voertuig

Zoals te zien in Tabel 2, zijn bedrijfswagens doorgaans recenter (met een gemiddelde leeftijd van drie jaar) dan personenwagens (met een gemiddelde leeftijd van zeven jaar). Deze ontwikkeling wordt beïnvloed door de degressieve fiscale voordelen die bedrijven aanmoedigen om hun wagenpark minstens eens in de vijf jaar te vernieuwen. Dit beleid heeft tot doel de gemiddelde leeftijd van het wagenpark te verlagen (16), wat een positieve invloed kan hebben op de verkeersveiligheid voor de inzittenden van deze voertuigen. Wetenschappelijke literatuur bevestigt de hypothese dat recente voertuigen betere bescherming bieden aan hun inzittenden dan oudere voertuigen. Bovendien is het risico op ernstige en dodelijke letsels lager voor kwetsbare weggebruikers die worden aangereden door een recenter voertuig in vergelijking met een ouder voertuig. Dit komt doordat nieuwere voertuigen vaak zijn voorzien van moderne technologieën die helpen bij het voorspellen, vermijden en verminderen van ongevallen en hun impact (zoals systemen voor automatisch noodremmen (AEB), rijstrookbewaking (LDW),...) (17).

Bezit van een brandstofkaart

Bedrijfswagens kunnen worden geleverd met een brandstofkaart waarvan de voorwaarden kunnen verschillen naargelang werkgever, waardoor de werknemer wordt vrijgesteld van brandstofkosten voor zowel beroepsmatige als privéritten. Volgens SD Worx zou 88% van de werknemers met een bedrijfswagen in het bezit zijn van een brandstofkaart. Volgens sommigen moedigt het bezit van een brandstofkaart aan tot extra rijden, omdat de brandstofkosten voor de gebruiker vaststaan ongeacht het aantal gereden kilometer (16). Het federale onderzoek naar woon-werkverkeer heeft inderdaad vastgesteld dat het bezit van een brandstofkaart, zelfs voor degenen zonder bedrijfswagen, ertoe leidt dat 70% van de werknemers hun auto gebruikt om naar het werk te gaan, terwijl

dit cijfer slechts 55% is voor degenen die geen kaart hebben (15). De brandstofkaart lijkt dus de gebruikers van bedrijfswagens aan te moedigen om vaker de auto te gebruiken voor hun woon-werkverkeer, waardoor ze meer kilometers afleggen.

Gewicht van het voertuig

In 2016 gaven gegevens van de FOD Mobiliteit en Vervoer aan dat bedrijfswagens over het algemeen zwaarder waren dan personenwagens, met een gemiddeld gewicht van 1509 kg tegenover 1366 kg. Bovendien was het gemiddelde vermogen (kW) ook hoger voor bedrijfswagens, met 91 kW in vergelijking met 78 kW voor personenwagens (16). Deze conclusies worden ondersteund door de resultaten van FEBIAC, die in hun analyse van de voertuigenmarkt van het eerste semester 2023 een lijst hebben opgesteld van de meest aangekochte modellen door bedrijven en zelfstandigen, in vergelijking met modellen die door particulieren worden gekocht. Tabel 3 hieronder toont de meest gekochte modellen in het eerste semester, evenals hun leeggewicht.

Tabel 3 : Meest gekochte modellen en hun leeggewicht in het eerste semester van 2023

Bedrijfswagen		Personenwagen	
Volvo XC40 (5240)	1684kg	Dacia Sandero (5200)	1090 tot 1133kg
Tesla model Y (4916)	2000kg	Toyota Yaris (3781)	1035kg
BMW X1 (4258)	2085kg	Dacia Duster (3455)	1205kg

Bron: FEBIAC (2023) (18). Tussen haakjes wordt het aantal verkochte wagens weergegeven.

Tabel 3 bevestigt het onderscheid dat in 2016 werd vastgesteld. Daaruit blijkt inderdaad dat bedrijfswagens over het algemeen zwaarder zijn dan personenwagens. De gevolgen van deze eigenschap zijn onderzocht in een recente studie uitgevoerd door Vias, Impact van voertuigenmerken op de letselerst van auto-inzittenden en hun botsingspartner. De resultaten geven aan dat, ten eerste, hoe zwaarder een voertuig is, hoe groter het risico op dodelijke letsels voor opponenten op de weg. En ten tweede, dat hoe zwaarder het voertuig is, hoe beter de inzittenden van het zware voertuig beschermd zijn. Wanneer een auto in gewicht toeneemt met 300 kg, neemt het risico op ernstige of dodelijke letsels voor de inzittenden met 24,2% af. Aan de andere kant hebben personen die worden aangereden door een voertuig dat 300 kg zwaarder is dan het gemiddelde, 37,2% meer kans op ernstige letsels en 76,6% meer kans op dodelijke letsels (17).

Geografische spreiding van de voertuigen

De gebruikers van bedrijfswagens zijn voornamelijk geconcentreerd in het Vlaamse Gewest, met name in de voorstedelijke gebieden (16) (1). Als we kijken naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, neemt het bezit van bedrijfswagens per huishouden toe naarmate men zich verder van de stad verwijderd. In het stadscentrum van Brussel zijn bedrijfswagens zeldzamer dan in de buitenwijken en komen ze vaker voor in het oosten van de stad dan in het westen. In de buitenwijken heeft meer dan één op de zes huishoudens (17,8%) een bedrijfswagen, wat dubbel zo hoog is als het Brusselse gemiddelde (7,7%) (7).

Verkeersovertredingen

Zoals geïllustreerd in Tabel 2 leggen bedrijfswagens over het algemeen meer kilometers af, waardoor ze meer worden blootgesteld aan snelheidscontroles en ook het risico op ongepast gedrag, opzettelijk of onopzettelijk, vergroten. Ongeveer een derde van alle verkeersovertredingen wordt dan ook begaan door bestuurders van bedrijfswagens. Als gevolg daarvan is in 2022 een efficiënter boetesysteem voor bedrijven ingevoerd. Het maakt nu een betere identificatie van bestuurders van bedrijfswagens mogelijk, een effectievere opvolging van recidivisten en vergemakkelijkt de vervolging bij niet-betaling van boetes (19). Bovendien riskeren bedrijven een boete van 509 euro als ze niet in staat zijn de verantwoordelijke bestuurder van de overtreding te identificeren (20). Momenteel worden snelheidsovertredingen in een Vlaamse gemeente (GAS 5) nog niet geregistreerd in het federale systeem, wat de opvolging van boetes beperkt (21).



Wat leren de ongevalsgegevens ons?

Herkomst van de gegevens

In dit onderdeel worden de statistieken van letselongevallen van 2018 tot 2022 (Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) gecombineerd met informatie uit de voertuigendatabase (gegevens van de DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. In deze door Statbel gekoppelde gegevens wordt onderscheid gemaakt tussen voertuigeigenaars, zijnde "personenwagens" of "bedrijfswagens". Om een zo representatief mogelijke steekproef te verkrijgen van bedrijfswagens (zoals gedefinieerd in de eerste sectie *Wat is een bedrijfswagen?*), zijn bestelwagens, vrachtwagens, motorfietsen en andere soorten voertuigen uitgesloten van de statistieken van bedrijfswagens die betrokken zijn bij ongevallen. Dit betekent bijvoorbeeld dat alle bestelwagens die worden gebruikt voor pakketbezorging niet zijn opgenomen in de steekproef.

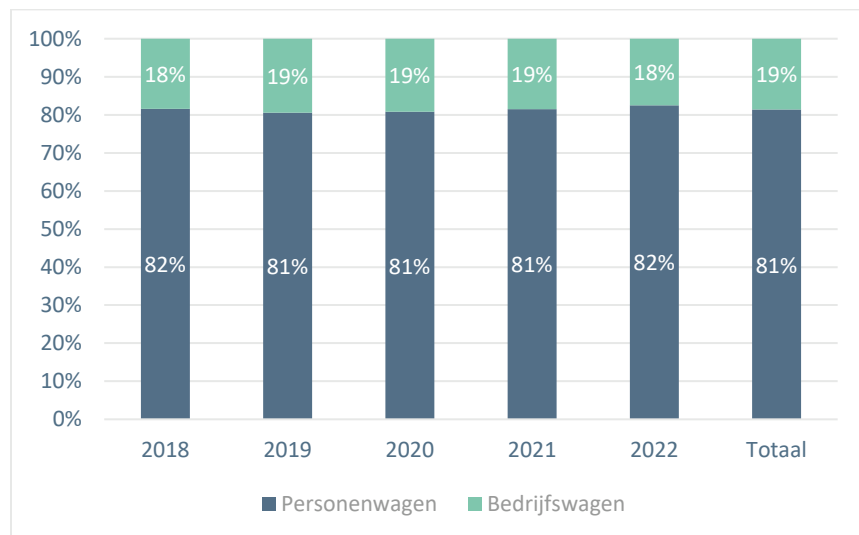
Deze steekproef beperkt zich echter niet tot bedrijfswagens, aangezien het alle voertuigen omvat die eigendom zijn van een rechtspersoon in België. Deze gegevens omvatten ook letselongevallen met huurauto's, voertuigen van zelfstandige werknemers en dienstvoertuigen. Daarom is het belangrijk om deze gegevens met voorzichtigheid te benaderen en te interpreteren. Toch gaan we ervan uit dat via deze steekproef op een degelijke manier de problematiek rond letselongevallen, waarbij minstens één bedrijfswagen betrokken is, kan onderzocht worden.

Om het ongevalspatroon van bedrijfswagens op onze wegen beter te begrijpen, is het essentieel om hun cijfers te vergelijken met die van personenwagens.

Algemene ongevalsgegevens

Tussen 2018 en 2022 waren in totaal 157 527 auto's betrokken bij verkeersongevallen, waarvan 29 267 auto's eigendom waren van een rechtspersoon, die we verder in de analyse als bedrijfswagens zullen aanduiden. Gedurende deze periode bleef de spreiding tussen bedrijfswagens en personenwagens relatief stabiel, waarbij ze respectievelijk ongeveer 19% en 81% van het totaal aantal ongevallen vertegenwoordigden (Figuur 2).

Figuur 2 : Proportie van auto's betrokken bij een ongeval: personenwagens vs. bedrijfswagens

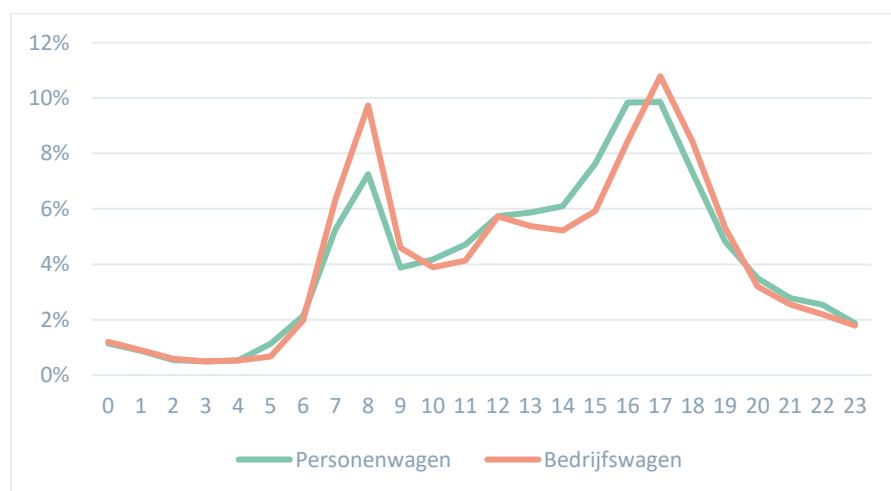


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Spreiding van ongevallen over tijd

Wat betreft het tijdstip van de ongevallen tonen de ongevalsgegevens een licht verschil voor de week en het weekend, respectievelijk 75% en 25% voor personenwagens en 77% en 23% voor bedrijfswagens. Figuur 3 toont ook een licht verschil tussen de twee type voertuigen tijdens de daguren. Aan de ene kant vertoont de bedrijfswagen opvallende ongevalspieken om 8u, 12u en 17u, wat duidelijk te relateren is aan de ochtendspits, de middagpauze en de avondspits. Aan de andere kant volgt de personenwagen een redelijk gelijkaardige curve, zij het met minder uitgesproken pieken.

Figuur 3 : Proportie van betrokken auto's bij ongevallen op weekdagen per uur.

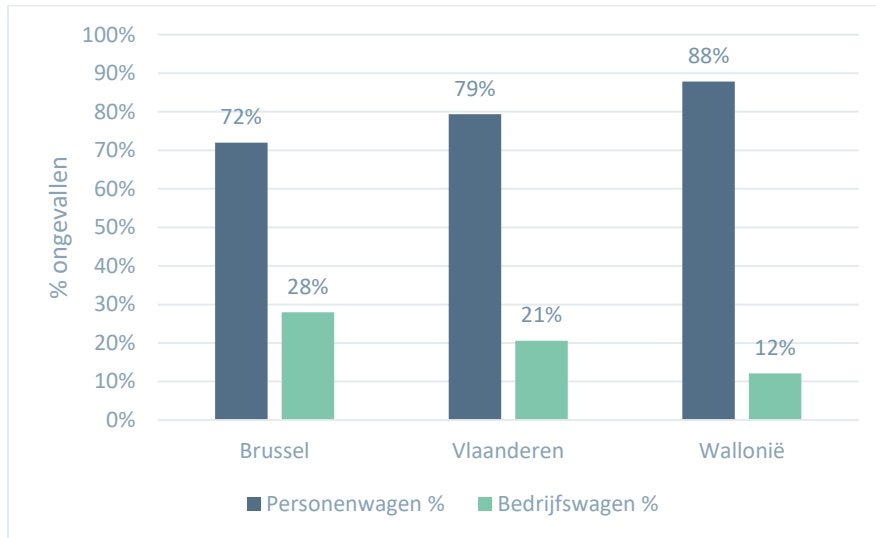


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Geografische spreiding van betrokken voertuigen bij ongevallen

Bij het bekijken van Figuur 4, die de ongevalslocatie tussen de drie gewesten weergeeft, blijkt dat Brussel het zwaarst wordt getroffen door de hoogste prevalentie van bedrijfswagens bij ongevallen.

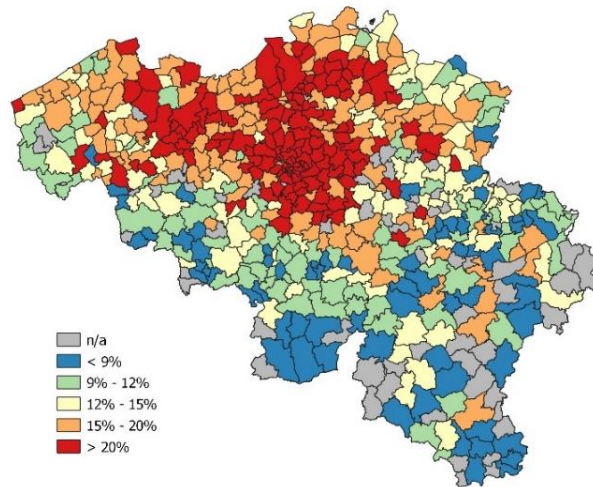
Figuur 4 : Spreiding van ongevallen per gewest



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium)

Figuur 5 hieronder illustreert de proportie van ongevallen met bedrijfswagens per gemeente. In de grijs gekleurde gemeenten werden minder dan 50 ongevallen gerapporteerd (zowel met personen- als bedrijfswagens), wat de gegevens minder betrouwbaar maakt. Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn dus de zwaarst getroffen gewesten. Er is een hoge concentratie van ongevallen met bedrijfswagens rond grote steden zoals Antwerpen, Hasselt, Leuven, Gent en Brussel.

Figuur 5 : Spreiding van betrokken bedrijfswagens bij verkeersongevallen in België



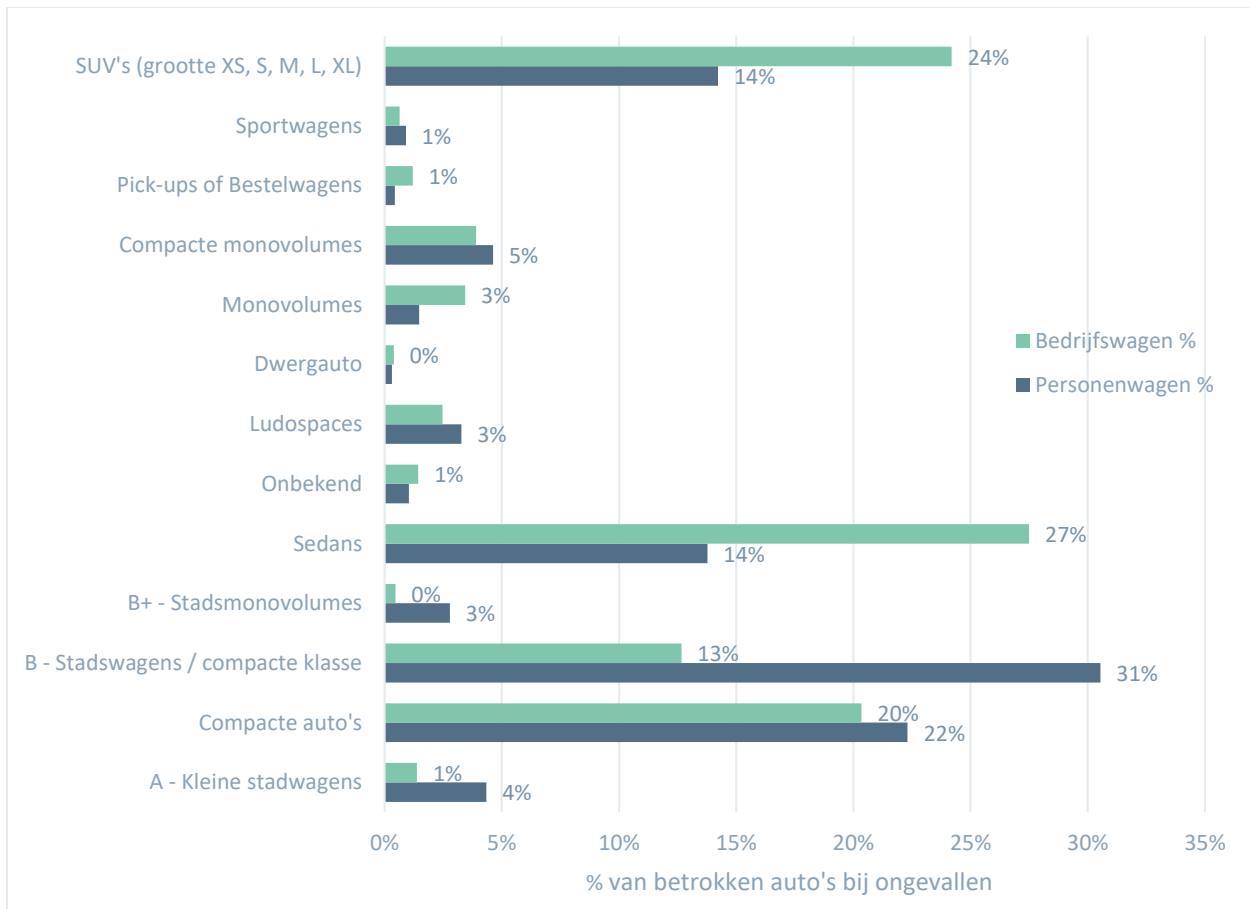
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Kenmerken van de betrokken voertuigen bij ongevallen

Zoals hierboven beschreven in het hoofdstuk over de kenmerken van bedrijfswagens in vergelijking met personenwagens, bevestigen de ongevalsgegevens specifieke kenmerken.

Ten eerste, met betrekking tot het voertuigtype, zijn bedrijfswagens betrokken bij verkeersongevallen voornamelijk compacte auto's (20%), sedans (27%) (alle soorten meegerekend), en SUV's (24%) (alle groottes meegerekend). Figuur 6 hieronder toont de grote verschillen tussen voertuigcategorieën. Over het algemeen zijn personenwagens betrokken in ongevallen zogenaamde stadswagens, die kleiner en veelzijdiger zijn. In vergelijking daarmee zijn bedrijfswagens voornamelijk grotere modellen zoals sedans of SUV's, waarbij opgemerkt moet worden dat het type bedrijfswagen afhangt van de opties die zijn vastgelegd door de werkgever. Deze vaststellingen komen overeen met de informatie verstrekt in het eerste halfjaarlijkse rapport van 2023 van FEBIAC (18).

Figuur 6 : Spreiding van betrokken voertuigmodellen bij een ongeval: bedrijfswagens vs. personenwagens



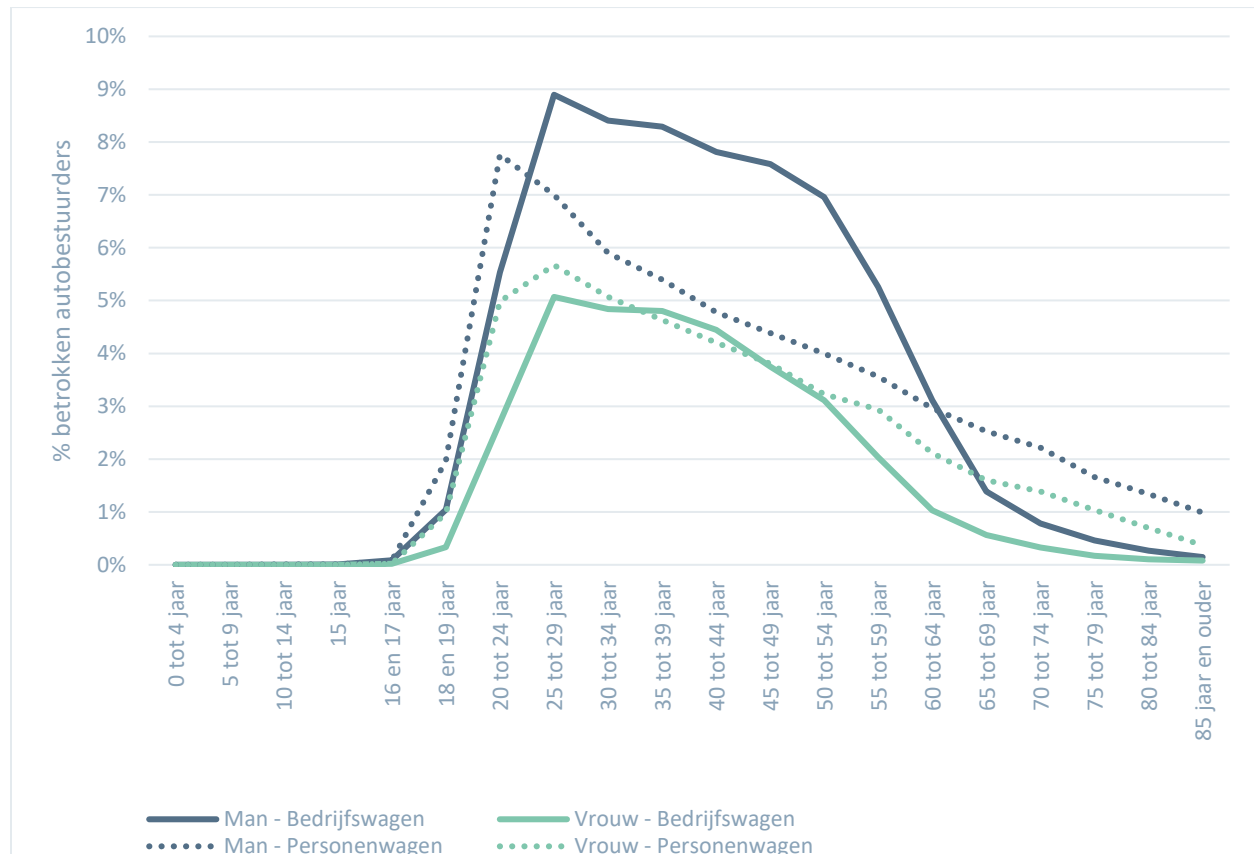
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Ten tweede behoren de meest voorkomende modellen van bedrijfswagens, zoals vastgesteld door FEBIAC voor het eerste semester van 2023, ook tot de categorieën voertuigen die het vaakst betrokken zijn bij ongevallen. De frequentie van ongevallen met bedrijfswagens van het merk Tesla is bijvoorbeeld 24 keer hoger dan met personenwagens van hetzelfde merk. Zoals eerder besproken, bevestigen deze vaststellingen de eerdere conclusie dat bedrijfswagens zich kenmerken door hun omvang, kracht en een duidelijke neiging tot elektrificatie van hun wagenpark.

Verder wordt de leeftijd van bedrijfswagens opnieuw bevestigd door ongevalsgegevens. 75% van de bedrijfswagens betrokken bij ongevallen had een leeftijd van 0 tot 4 jaar, tegenover slechts 26% voor personenwagens.

Geslacht en leeftijd van de betrokken personen bij ongevallen

Figuur 7: Spreiding naar geslacht en leeftijd van betrokken autobestuurders bij ongevallen



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Figuur 7 hierboven geeft het geslacht en de leeftijd weer van bestuurders die betrokken zijn bij ongevallen, enerzijds met een personenwagen en anderzijds met een bedrijfswagen. Deze toont aan dat mannen tussen 25 en 29 jaar die bedrijfswagens besturen, het vaakst betrokken zijn bij verkeersongevallen, in vergelijking met de gemiddelde leeftijd van 45 jaar (14). Bij personenwagens zijn het mannen tussen 20 en 24 jaar degenen die het vaakst bij ongevallen betrokken zijn. Zowel voor personenwagens als bedrijfswagens zijn vrouwen over het algemeen minder betrokken bij verkeersongevallen. Er is geen consensus over het geslacht van gebruikers van bedrijfswagens: sommige studies suggereren geen verschil (14), andere wijzen op een overwicht van mannen (16).

De ernst van de ongevallen

De gegevens met betrekking tot ongevallen hebben ons in staat gesteld om de **specifieke ernst** te analyseren, dat wil zeggen het $\frac{\text{Aantal doden onder de inzittenden}}{1000 \text{ letselongevallen}}$ en de **ernst van opponenten, namelijk** het $\frac{\text{Aantal doden bij opponenten}}{1000 \text{ letselongevallen}}$.

Een vergelijking wordt gemaakt tussen ongevallen met bedrijfswagens en met personenwagens.

Tabel 4 : Ernst (uitgedrukt in aantal doden per 1000 letselongevallen) van voertuigen: personenwagens vs. bedrijfswagens

Ernst	Personenwagens	Bedrijfswagens
Specifieke ernst	8,8	3,8
Ernst opponent	5,0	6,8

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Tabel 4 hierboven bevestigt wat eerder herhaaldelijk is benadrukt: inzittenden van bedrijfswagens genieten van een betere bescherming dan die van personenwagens, terwijl opponenten betrokken bij ongevallen met bedrijfswagens ernstiger letsel oplopen. Deze vaststelling sluit aan bij wat is vastgesteld op het niveau van de kenmerken: bedrijfswagens zijn over het algemeen groter en zwaarder, wat gunstig is voor hun inzittenden, maar negatieve gevolgen heeft voor andere betrokken partijen.

Wat zijn de preventieve maatregelen?

België staat momenteel voor aanzienlijke uitdagingen op het gebied van mobiliteit, vooral met betrekking tot de jaarlijkse toename van de omvang van files. Volgens de Tomtom-verkeersindex van 2022 bedraagt de gemiddelde reistijd over een afstand van 10 km 25 minuten en 30 seconden, een toename van 50 seconden ten opzichte van 2021. Dit komt neer op ongeveer 236 uur rijden gedurende het hele jaar, waarvan 91 uur te wijten zijn aan files (22). Deze voortdurende toename wordt mede veroorzaakt door de groei van het aantal bedrijfswagens. Het is daarom belangrijk om na te denken over preventieve maatregelen die het aantal bedrijfswagens op de weg en daarmee hun impact op verkeersongevallen kunnen verminderen. Binnen de bestaande maatregelen maakt telewerken het mogelijk om dagelijks bijna 16 miljoen kilometer aan autoritten te vermijden.

Wat zijn de alternatieven voor bedrijfswagens?

Door het mobiliteitsbudget in te voeren, poogt de wetgever de stijging van bedrijfswagens te reguleren. Sinds 2019 stimuleert dit budget, dat gebaseerd is op drie pijlers, werkgevers en werknemers om op een meer duurzame manier mobiliteit binnen hun bedrijf te heroverwegen. Zo hebben ze de vrijheid om hun mobiliteitsbudget op een persoonlijker manier te besteden, in plaats van zich te beperken tot alleen een bedrijfswagen. De drie pijlers van het mobiliteitsbudget zijn als volgt (23) :

1. Pijler 1: Milieuvriendelijke bedrijfswagen
2. Pijler 2: Duurzame vervoermiddelen en huisvestingskosten (de woonplaats moet dan binnen een straal van 10 km van de werkplaats liggen)
3. Pijler 3: Resterend bedrag (belast tegen 38,07%)

Het mobiliteitsbudget beoogt niet het gebruik van de bedrijfswagen te bannen; het integreert het zelfs in zijn eerste pijler. Desondanks streeft het naar een vermindering van hun aantal en omvang, en bevordert het de multimodaliteit door onder andere het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen. Aangezien het openbaar vervoer over het algemeen als veilig wordt beschouwd, kan het stimuleren van het gebruik ervan bijdragen aan het verminderen van ongevallen met autobestuurders. België toont al redelijk positieve resultaten op dit gebied, met een sterftcijfer onder treinreizigers dat lager is dan het Europese gemiddelde (24). De mobiliteitsbarometer rapporteert een lichte stijging in het gebruik van het openbaar vervoer (25), dat tijdens de covid-periode aan populariteit had ingeboet. In 2022 was het mobiliteitsbudget echter nog steeds weinig gebruikt door bedrijven met meer dan 100 werknemers, waar slechts 10% het aan hun werknemers aanbood (15).

Er bestaan natuurlijk andere alternatieven voor de bedrijfswagen, zoals het gebruik van bedrijfsfietsen, het implementeren van interne initiatieven die het gebruik van het openbaar vervoer bevorderen, of het toekennen van een gulle verplaatsingsvergoeding om het gebruik van duurzame vervoermiddelen aan te moedigen (26).

Wat is de toekomst van de bedrijfswagen op onze wegen?

Verkeersongevallen zijn het resultaat van diverse factoren, waaronder het gedrag van weggebruikers, de staat van de wegeninfrastructuur en het voertuigtype. Hoewel we in dit overzicht gedetailleerd hebben gekeken naar de kenmerken van bedrijfswagens, heeft de analyse van de ongevallenstatistieken niet volledig rekening gehouden met de impact van de wegeninfrastructuur of het gedrag van bestuurders. **Infrastructuur** is een element dat losstaat van de keuze voor een bedrijfswagen en wordt hier dan ook niet besproken.

Aan de andere kant zou het **gedrag** van bestuurders van bedrijfswagens kunnen worden gelinkt aan het profiel van de meest betrokken autobestuurders bij verkeersongevallen, met name jonge mannen die de neiging hebben meer risico's te nemen op de weg (27). Het feit dat bedrijfswagens niet eigendom zijn van individuele bestuurders en dat elke onderneming haar eigen *Car Policy* heeft, kan bijdragen aan een gebrek aan uniformiteit op het gebied van bewustmaking of verantwoordelijkheid. Een verdere bewustwording of versterking van de verkeersveiligheidsregels door de werkgever zou gunstig kunnen zijn om het aantal ongevallen en overtredingen met bedrijfswagens te verminderen.

Wat het **voertuigtype** betreft, genieten elektrische voertuigen de voorkeur voor de toekomst. Hoewel het mobiliteitsbudget het gebruik van compactere auto's aanmoedigt om het budget over de andere pijlers te verdelen, zijn elektrische auto's van het type "stadswagen" relatief zwaar, wat een negatieve invloed kan hebben op de veiligheid van andere weggebruikers. Een elektrische Peugeot 208 bijvoorbeeld weegt ongeveer 1500 kg, vergeleken met 1100 kg voor zijn benzine-tegenhanger. Los van het bekende negatieve effect van het gewicht van het voertuig op andere weggebruikers, is het belangrijk om alert te zijn voor het potentiële effect van elektrische voertuigen op de verkeersveiligheid, zoals het feit dat deze voertuigen geen geluid produceren om andere weggebruikers te waarschuwen, en hun vermogen om bij het versnellen zeer snel hoge snelheden te bereiken. Momenteel zijn er onvoldoende studies over dit onderwerp.



Verdere bronnen van informatie

Deze studies hebben geprobeerd een gedetailleerd aantal bedrijfswagens te schatten.

- Brussels Studies Institute. *L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique.*
- Service Public Fédéral - Mobilité et Transports. *Le nombre de voitures de société en Belgique en 2023*

Deze publicaties onderzoeken uitgebreid bepaalde kenmerken van bedrijfswagens.

- May, Xavier, Ermans, Thomas and Hooftman, Nils. *Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal.* Brussels Studies. OpenEdition Journals, 2019.
- ibsa perspective.brussels. *Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche.* 2022.

Deze bronnen vermelden en beschrijven bepaalde alternatieven voor de bedrijfswagen.

- Budget mobilité. *Quels sont les principes de base du budget mobilité?* lebudgetmobilite.be.
- De Wilde, Liesbeth. *Employees' perspectives on sustainable corporate mobility policies: The company car and its alternatives.* 2023.

1. **Brussels Studies Institute.** L'épineuse question du nombre de voitures de société en Belgique. *bsi.brussels*. [Online] [Cited: 20 juillet 2023.] <https://bsi.brussels/digest/lepineuse-question-du-nombre-de-voitures-de-societe-en-belgique/>.
2. **Service Public Fédéral Finances .** Définition - avantages de toute nature. *finances.belgium.be*. [Online] [Cited: 29 août 2023.] https://finances.belgium.be/fr/entreprises/impot_des_societes/avantages_toute_nature/definition#q1.
3. **G.W.** Coût pour l'État, taxation, histoire,... tout comprendre du phénomène des voitures de société en Belgique. *La Libre*. [Online] 18 Octobre 2017. [Cited: 19 Juillet 2023.] <https://www.lalibre.be/belgique/2017/10/18/cout-pour-letat-taxation-histoire-tout-comprendre-du-phenomene-des-voitures-de-societe-en-belgique-HY2XEAEN5E5BDLWI3AEE6OWIY/>.
4. **Harding, Michelle.** Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses : Estimating the Fiscal and Environmental Costs. *OECD Taxation Working Papers No. 20*. 2014.
5. **OCDE.** *Taxing Wages 2023 : Indexation of Labour Taxation and Benefits in OECD Countries*. Paris : OCDE, 2023. <https://doi.org/10.1787/8c99fa4d-en..>
6. **Service public fédéral - Mobilité et Transports.** *Le nombre de voitures de société en Belgique en 2023*. 2023.
7. **ibsa perspective.brussels.** *Où sont les voitures ? Une géographie de l'équipement automobile des ménages à Bruxelles et en périphérie proche* . 2022.
8. **Moniteur Belge.** 25 NOVEMBRE 2021. - Loi organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité. *ejustice*. [Online] 3 Décembre 2021. [Cited: 27 Novembre 2023.] <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2021/11/25/2021033910/justel>.
9. **Vanhaelst, Sophie and Coppola, Stefano.** Verdissement fiscal de la mobilité. *Droit Belge*. [Online] 20 Mai 2022. [Cited: 19 Juillet 2023.] http://www.droitbelge.be/news_detail.asp?id=1084.
10. **sdworx.** Voitures de société électriques et stations de recharge : avantages fiscaux à partir de 2023. *sdworx.be*. [Online] 20 Avril 2023. [Cited: 18 Juillet 2023.] <https://www.sdworx.be/fr-be/actua-tendances/mobilite/avantages-fiscaux-voitures-societe-electriques-bornes-recharge-2023>.
11. **Dons, Evi, et al.** *Transition vers les véhicules électriques dans le parc automobile privé (Greenpark)*. Bruxelles : Vias institute, 2023.
12. **Transport & Environment.** *Company cars: How European governments are subsidising pollution and climate change* . 2020.
13. **Transport et Environment.** The corporate cars problem and what Europe can do about it. *transportenvironment.org*. [Online] 16 Mai 2023. [Cited: 25 juillet 2023.] <https://www.transportenvironment.org/discover/the-corporate-cars-problem-and-what-europe-can-do-about-it/>.
14. **Leblud, Julien, Pelssers, Brecht and Van den Berghe, Wouter.** *Les voitures de société en Belgique - Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR*. Bruxelles : Vias institute, 2019.

15. **Service public fédéral Mobilité et Transports.** *Enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail 2021-2022.* 2023.
16. **May, Xavier, Ermans, Thomas and Hooftman, Nils.** Les voitures de société : diagnostics et enjeux d'un régime fiscal. *Brussels Studies.* OpenEdition Journals, 2019.
17. **Nuyttens, Nina and Ben Messaoud, Younes.** *Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse.* Bruxelles : Vias institute, 2023.
18. **FEBIAC.** Analyse du marché des véhicules au 1er semestre 2023. *febiac.be.* [Online] [Cited: 20 août 2023.] <https://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1483&lang=FR>.
19. **Leclercq, David.** Les amendes des voitures de société bientôt mieux gérées. *Gocar.be.* [Online] 6 juillet 2022. [Cited: 29 août 2023.] <https://gocar.be/fr/actu-auto/securite-routiere/les-amendes-des-voitures-de-societe-bientot-mieux-gerees>.
20. **Service Public Fédéral Justice.** L'amende de 509 euros prévue pour le non-respect de l'obligation d'identification a été adaptée. *Service Public Fédéral Justice.* [Online] 21 Novembre 2022. [Cited: 5 septembre 2023.] https://justice.belgium.be/fr/nouvelles/communiqués_de_presse/lamende_de_509_euros_prevue_pour_le_non_respect_de_lobligation.
21. **Lefevre, Muriel.** Certains véhicules de société pourraient échapper aux petites amendes. *Trends Tendances.* [Online] 12 Septembre 2023. [Cited: 28 Novembre 2023.] <https://trends.levif.be/a-la-une/mobilite/certains-vehicules-de-societe-pourraient-echapper-aux-petites-amendes/>.
22. **tomtom.** Brussels Traffic. *tomtom.com.* [Online] 2022. [Cited: 23 Octobre 2023.] <https://www.tomtom.com/traffic-index/brussels-traffic/>.
23. **Budget mobilité.** Quels sont les principes de base du budget mobilité? *lebudgetmobilite.be.* [Online] 2023. [Cited: 26 Septembre 2023.] <https://lebudgetmobilite.be/fr/1-quels-sont-les-principes-de-base-du-budget-mobilite>.
24. **European Union Agency for Railways.** *Safety Overview 2023 - Main figures based on CSI data (up to 2021).* 2023.
25. **Vias Institute.** Comment les Belges se déplacent-ils ? Dashboard Modal Split. *vias.be.* [Online] 2023. [Cited: 2 Octobre 2023.] <https://www.vias-modalsplit.be/fr/>.
26. **De Wilde, Liesbeth.** *Employees' perspectives on sustainable corporate mobility policies: The company car and its alternatives.* s.l. : VUBPress, 2023.
27. **Meunier, Jean-Christophe, Schinckus, Louise and Kaiser, Susanne.** *Prise de risques et agressivité.* Bruxelles : Vias Institute, 2019.