

Firmawagen omruilen? Begin maar te rekenen

1 Mobiliteitsbudget tot 400 euro hoger dan cash-for-car

Dat er nu twee parallele systemen komen, is het gevolg van de politieke besluitvorming. N-VA en MR waren gewonnen voor cash-for-car. het mobiliteitsbudget was de optie van CD&V en Open Vld. CD&V-parlementslid Jef Van den Bergh kwam al in 2013 met het idee opzetten, zijn liberale collega Egbert Lachaert sprong later op de kar. Nu beide systemen er zijn, krijgen alle coalitiepartners hun zin. De praktijk moet maar uitwijzen welke de meest populaire maatregel is.

Bij cash-for-car is het alles of niets: je krijgt een maandelijks nettobedrag gestort, maar je bent je auto kwijt. Bij het mobiliteitsbudget wissel je je bedrijfswagen om voor andere vervoersmiddelen: bijvoorbeeld een abonnement op het openbaar vervoer, een fiets, deelwagens of een kleinere auto. Je kunt de keuzemogelijkheden vrij combineren. Het overschot kun je opstrijken in cash.

Afhankelijk van het systeem dat je kiest, zal je budget fors schommelen. Bij cash-for-car wordt een berekening gemaakt op basis van de catalogusprijs. Bij het mobiliteitsbudget wordt gekeken naar de totale kost van de bedrijfswagen: ook de tankkaart, verzekering en het onderhoud tellen mee.

Die laatste formule lijkt het voordeligst voor de werknemer. Het mobiliteitsbudget kan tot 400 euro per maand hoger liggen dan cash-for-car, blijkt uit berekeningen die deze krant liet maken door sectorfederatie Renta.

Daartegenover staat wel dat de fiscale behandeling eveneens verschilt. Het bedrag van cash-for-car is nauwelijks belast. Bij het mobiliteitsbudget zijn de groene vervoersvormen helemaal vrijgesteld van belasting, terwijl op het restbudget sociale bijdragen van 38,07 procent betaald moeten worden. Daar hou je dus heel wat minder van over.

Slotsom: wil je gewoon extra loon en niet per se switchen naar trein of tram, dan kan cash-for-car alsnog financieel de beste keuze blijken. "Het wordt een klauwen, waarbij iedereen fors aan het rekenen slaat", zegt Frank Van Gool, directeur van Renta.

Iemand bij een groot bedrijf kan een mobiliteitsbudget hebben dat tot een derde lager ligt dan zijn buurman bij een kmo met dezelfde wagen



Wie heeft waar recht op?

VW Golf TDI 1.6

BMW 318d

MOBILITEITSBUDGET

MOBILITEITSBUDGET

Wemmel-Brussel (12 km)

Wemmel-Brussel (12 km)

€567 / maand

€738 / maand

Gent-Brussel (60 km)

Gent-Brussel (60 km)

€762 / maand

€973 / maand

Te besteden aan



38,07% belasting

CASH-FOR-CAR

CASH-FOR-CAR

€463 / maand

€634 / maand

maximaal 18% belasting

* alle cijfers zijn bruto maandbedragen. Berekeningen via Renta, federatie van leasebedrijven

2 Kmo-werknemer wint bij mobiliteitsbudget, verliest bij cash-for-car

Grote bedrijven met veel bedrijfswagens zitten in een sterke onderhandelingspositie om kortingen te bedingen bij leasingmaatschappijen. Kmo's krijgen die door de band genomen niet. Gevolg: ze betalen meer voor de auto's, waardoor het mobiliteitsbudget ook hoger zal zijn. Hoe groot de verschillen zijn, is moeilijk te becijferen. Veel hangt af van de gevoerde onderhandelingen. "Somminge constructeurs voeren agressief campagne en strooien met kortingen tot boven de 35 procent", zegt Jurgen Delanoy van Leaseplan. "Andere merken, zoals Tesla, geven helemaal geen korting. Omgekeerd kunnen bedrijven grote kortingen bedingen door bijvoorbeeld exclusief voor één merk te kiezen."

Met andere woorden: als het even tegenzit, zal iemand bij een groot bedrijf een mobiliteitsbudget hebben dat tot een derde lager is dan dat van zijn buurman bij een kmo met dezelfde bedrijfswagens.

Wat opvalt: hetzelfde mechanisme maakt dat de kmo-werknemer in het nadeel is bij cash-for-car. Grote bedrijven kunnen vaak heel wat extra opties en snufjes onderhandelen op hun wagenpark, wat de catalogusprijs opdrijft. En zo gaat het cash-for-carbedrag eveneens omhoog.

3 Wie 50 kilometer verder woont, krijgt 200 euro meer

Een belangrijk punt voor de CD&V: wie meer afstand aflegt, moet ook een hoger mobiliteitsbudget krijgen. Iemand die vanuit Gent naar Brussel wil pendelen, zal ook een duurder treinabonnement moeten betalen dan iemand die elke dag uit Wemmel komt. Door de totale leasekost als uitgangspunt te gebruiken, worden die extra gereden kilometers ook in rekening gebracht bij het mobiliteitsbudget. Uit de berekeningen van Renta blijkt dat de verschillen snel oplopen. Voor een extra 50 kilometer in het woon-werkverkeer, springt het mobiliteitsbudget met 200 euro of meer, afhankelijk van het type auto.

Bij de cash-for-carregeling is het simpel: het bedrag blijft altijd gelijk, ongeacht de afstand. Het gevolg is dat wie verder woont, bijna automatisch beter af is met het mobiliteitsbudget. Let wel, bedoeling zou ook zijn dat wie zijn kilometerverbruik afbouwt, zijn oorspronkelijke mobiliteitsbudget behoudt. Wie dichter bij zijn werk gaat wonen, wordt daardoor niet afgestraft.

4 Houdt dit wel juridisch stand?

De vraag is of dat ingewikkelde klauwen wel allemaal juridisch standhoudt. De cash-for-carregeling kreeg al een tik op de vingers van de Raad van State, omdat het gelijkheidsbeginsel geschonden zou zijn. "We begeven ons op nieuw terrein", geeft Lachaert toe. "We zullen specialisten nodig hebben om dit allemaal technisch uit te werken. Dat gelijkheidsbeginsel is een dooddoener geworden. Dan kunnen we meteen alle andere fiscale voordelen afschaffen."

