



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

BEDRIJFSWAGENS EN MOBILITEITSBUDGET IN BELGIË IN 2025



www.mobilit.belgium.be

.be

Bedrijfswagens en salarismotors: welke definities?

Onder bedrijfswagen wordt in het algemeen verstaan een wagen die door een bedrijf of werkgever aan een werknemer ter beschikking wordt gesteld en die voor privédoeleinden mag worden gebruikt¹. Deze wagens worden beschouwd als een voordeel in natura voor de werknemer.

Er zijn twee soorten begunstigden van bedrijfswagens: werknemers en bedrijfsleiders.

De aan werknemers ter beschikking gestelde bedrijfswagens worden hier "salarismotors" genoemd. Het aantal hiervan is bekend bij en wordt verstrekt door de RSZ, dankzij de CO₂-solidariteitsbijdrage die moet worden betaald door werkgevers die hun werknemers voertuigen ter beschikking stellen die voor andere dan beroepsdoeleinden mogen worden gebruikt. De definitie van "bedrijfswagens" in de wet van 17 maart 2019 betreffende de invoering van een mobiliteitsbudget beperkt zich ook tot deze voertuigen.

Om het totale aantal bedrijfswagens (in ruime zin) te kennen, moeten bij deze salarismotors de bedrijfswagens van bedrijfsleiders worden geteld, die ten minste gedeeltelijk voor andere dan beroepsdoeleinden worden gebruikt en waarop de CO₂-solidariteitsbijdrage niet van toepassing is. Het aantal bedrijfswagens van bedrijfsleiders is momenteel onbekend². Bijgevolg zal in dit document alleen het aantal salarismotors worden voorgesteld.

Het mobiliteitsbudget

Het mobiliteitsbudget is een wetgeving die bedrijven de mogelijkheid biedt om medewerkers met een bedrijfswagen (of die hiervoor in aanmerking komen) een op maat gemaakt en milieuvriendelijker mobiliteitsbudget aan te bieden. Concreet betekent dit dat als de werkgever beslist om dit systeem in te voeren, de werknemer zijn bedrijfswagen (of zijn recht op een bedrijfswagen) kan inruilen voor een mobiliteitsbudget.

Het principe van het mobiliteitsbudget steunt op drie pijlers. De werknemers kunnen hun budget onder bepaalde voorwaarden over deze drie pijlers (één of meer) verdelen, rekening houdend met de bestedingsmogelijkheden die de werkgever aanbiedt.

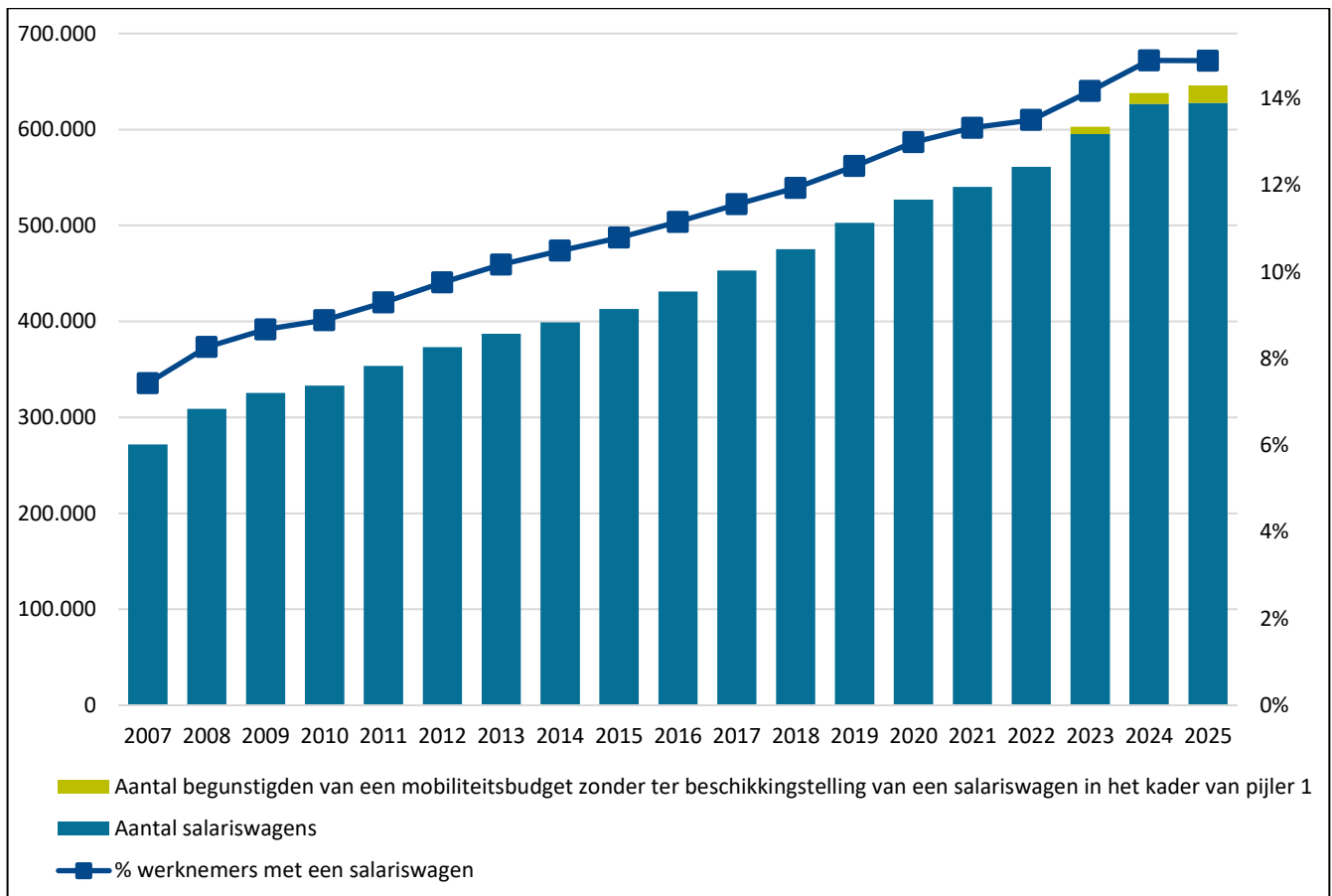
- De eerste pijler laat de medewerker toe te kiezen voor de financiering van de terbeschikkingstelling van een milieuvriendelijkere bedrijfswagen (auto met minder CO₂-uitstoot, elektrische auto, enz.).
- In de tweede pijler kan de werknemer kiezen voor de financiering van duurzamere verplaatsingswijzen, maar ook van huisvestingskosten.
- In de derde pijler wordt hem/haar het resterende deel van het budget eenmaal per jaar uitbetaald. Dit deel wordt echter verminderd met een bijzondere bijdrage van 38,07%, waarmee sociale rechten worden opgebouwd.

¹De "dienstwagens", die eigendom zijn van het bedrijf en die enkel voor dienstverplaatsingen worden gebruikt, zijn dus in dit verslag buiten beschouwing gelaten.

² Via een koppeling met fiscale gegevens verkrijgt Statbel andere gegevens over bedrijfswagens, maar met deze koppeling kunnen deze (nog) niet allemaal worden geïdentificeerd. De methodologie wordt hier uiteengezet: <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/wagenbezit-huishouden>. De problematiek van de bedrijfswagenstatistiek wordt uiteengezet in het artikel "De netelige kwestie van het aantal bedrijfswagens in België" van Xavier May (Brussels Studies Institute). <https://bsi.brussels/nl/digest/de-netelige-kwestie-van-het-aantal-bedrijfswagens-in-belgie/>.

Het aantal salarismotocycles en mobility budgets in Belgium

In the following figure and table, the evolution of the number of salaried vehicles is given and compared with the evolution of the number of employees subject to social security. The total number of employees is supplemented with the number of beneficiaries of the mobility budget, with the exception of those in the first pillar, who by definition always have a company vehicle.



Figuur 1 Evolutie van het aantal salarismotocycles en het percentage werknemers met een salarismotocycle, en van de begunstigten van het mobiliteitsbudget zonder de eerste pijler

In 2025 stagnates the number of salaried vehicles in Belgium, for the first time since the publication of precise figures. The increase between the first quarters of 2024 and 2025 amounts to only 0.2%, compared with an annual average of 5% in the past 17 years. The share of employees with a salaried vehicle remains stable at 15%.

At the same time, the mobility budget continues its upward trend: 18,516 employees benefited from it in 2024, of which 17,157 without a claim on the first pillar. This represents less than 0.5% of all employees and less than 3% of the beneficiaries of one of the two forms of benefits (salaried vehicle or mobility budget). The increase in the mobility budget explains not fully the stagnation of the number of salaried vehicles between 2024 and 2025, given the cumulative number of beneficiaries of the two forms of benefits in one year with only 1.5% increase.

Jaar ³	Salariswagens			Mobiliteitsbudgetten zonder salariswagen (eerste pijler)			
	Aantal in <u>eerste kwartaal</u> ⁴	% van de werknemers ⁵	% van het wagenpark ⁶	Aantal op <u>jaarbasis</u> ⁷	Aantal in <u>eerste kwartaal</u> (schatting van de FOD MV ⁸)	% van de werknemers	% van de begunstigden van een salariswagen en/of een mobiliteitsbudget
2007	271.949	7,4%	4,7%				
2008	308.800	8,3%	5,3%				
2009	325.522	8,7%	5,5%				
2010	333.209	8,9%	5,5%				
2011	353.521	9,3%	5,7%				
2012	373.074	9,8%	6,0%				
2013	387.078	10,2%	6,2%				
2014	398.877	10,5%	6,3%				
2015	412.952	10,8%	6,5%				
2016	431.215	11,2%	6,7%				
2017	453.149	11,6%	6,9%				
2018	475.150	11,9%	7,2%				
2019	502.840	12,4%	7,5%				
2020	526.998	13,0%	7,8%				
2021	540.264	13,3%	7,9%				
2022	560.956	13,5%	8,2%	4.865			
2023	595.054	14,2%	8,6%	9.592	7.800	0,18%	1,3%
2024	626.645	14,9%	8,9%	17.157	11.200	0,27%	1,8%
2025	627.598	14,9%	8,9%		18.400	0,43%	2,8%

Tabel 1 - Evolutie van het aantal werknemers met een salariswagen en/of een mobiliteitsbudget

³ Gegevens van het 1^{ste} kwartaal van het betreffende jaar, of van 1 januari voor het wagenpark.

⁴ Bron: RSZ

⁵ Bron: Nationale Bank van België. Berekeningen: FOD Mobiliteit en Vervoer.

⁶ Bron: Statbel. Hieronder vallen de wagens en de nutsvoertuigen (vrachtwagens en bestelwagens). Een klein percentage (ongeveer 3%) van de salariswagens zijn in feite bestelwagens.

⁷ Bron: RSZ-monitoring over de vergroening van het bedrijfswagenpark (werknemers)

⁸ Schatting door de FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van de RSZ. Het totale aantal begunstigden van het voorgaande jaar wordt verhoogd naargelang de evolutie (bekend per kwartaal) van het aantal gebruikers van pijler 1 tussen het 4^{de} kwartaal van het voorgaande jaar en het 1^{ste} kwartaal van het betreffende jaar (ervan uitgaande dat het aandeel gebruikers van pijler 1 onder de gebruikers van mobiliteitsbudgetten constant blijft).



FEDERALOVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be

