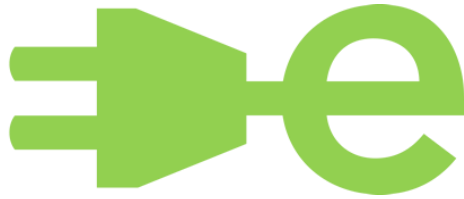


Platform elektrische bedrijfswagens



PEB Najaarsconferentie 2018

PLATFORM ELEKTRISCHE BEDRIJFSWAGENS – PEB PROJECT-- BELEIDSAANBEVELINGEN

De betrachting en rode draad in het project was om de introductie van elektrische voertuigen in de wagenparken van bedrijven en organisaties te bevorderen. De instrumenten en aanbevelingen om dit te helpen realiseren (draaiboek, E-policy) werden aangereikt maar er blijven een aantal obstakels of belemmerende factoren die enkel beleidsmatig opgelost kunnen worden en dit om **de transitie richting ZEV en het verplaatsingsgedrag van de professionele autogebruiker mee te helpen wijzigen**. Er zijn beleidsinitiatieven die genomen kunnen worden op regionaal vlak zoals de uitbreiding van de premie voor de aankoop van een elektrische auto voor particulieren naar vzw's toe in Vlaanderen en dit op aangeven van het PEB-bestuur, maar er zijn nog tal van essentiële beleidsaanbevelingen die bevoegdheidsmatig eerder op federaal niveau liggen en waarvoor het platform elektrische bedrijfswagens een lans wil breken.

Het **mobilitetsvraagstuk** van de bedrijven en organisaties kadert in de toekomst in **een nieuw eco-systeem** waarin het energievraagstuk nl. de lokale opslag en gebruik van energie & het schaalvoordeel van de inzet van vloten elektrische bedrijfswagens zowel voor het milieu als de totale kostprijs van ons energieverbruik alsmear belangrijker zal worden en de federale overheid zal hier best sturend optreden deels gesteund door EU-initiatieven of EU-wetgevende kaders.

Wij denken als PEB-project dat in eerste instantie **een aantal federale fiscale en sociaalrechtelijke maatregelen nodig zijn** om een eerste sensibiliserende stap te kunnen zetten. **De voordeel alle aard (VAA)-formule voor de taxatie van het privégebruik van bedrijfswagens zou voor 100% elektrische wagens aangepast dienen te worden**. Het federale regeerakkoord voorziet trouwens de mogelijkheid van een dergelijke aanpassing richting vergroening van de wagenparken van onze bedrijven en organisaties. De minimumgrens jaarlijkse VAA voor een bedrijfswagen is vandaag €1360. **In de huidige formule hebben goedkopere EVs geen voordeel** t.o.v. fossiele brandstof equivalenten door deze minimumgrens. (Bv. Stoten de Renault Zoe en Nissan Leaf al gauw op deze grens waardoor zij dezelfde VAA als hun brandstofequivalent hebben (bv. De Clio).

De formule voor de berekening van het VAA kent een aantal vaststaande karakteristieken en meteen ook een aantal nadelen: de maximumpercentage binnen de formule is gelimiteerd op 18%. *(Aankoopwaarde x leeftijdscoëfficiënt x $(5.5 + (0.1 \times (CO_2\text{-referentiewaarde brandstof}))$))\%*). Hierdoor worden zwaarder (ook iets oudere) vervuilende voertuigen niet voldoende gesensibiliseerd vanaf een bepaalde waarde en wordt de kostenschaal (belangrijk voor eventueel differentiatiebeleid tussen zero emissie, lage emissie en fossiele brandstof) beperkt. **Het belang van CO2 binnen de formule is te beperkt en er wordt geen rekening gehouden met NOx of PM.** [De rol van de aankoopwaarde is te groot vandaag en is nadelig \(op dit ogenblik\) voor de ondersteuning van zero emissietechnologieën.](#)

De kostenschaal is te smal vergeleken met andere VAA-systemen in Europa om een duidelijke differentiatiepolitiek te voeren. In het Belgisch model is de VAA typisch maximaal €7à8000 terwijl deze in Noorwegen en Nederland kan oplopen tot zelfs €20.000 voor zeer zware of dure wagens. **Tenslotte is er nog steeds een te beperkte differentiatie met bepaalde PHEVs of plug-in wagens** (die door de 0.5kWh per 100kg batterijgewicht & 50gr CO2 aftoetsing geraken) waardoor zij in veel gevallen eenzelfde VAA als ZEVs bekomen wat opnieuw de werknemer niet sensibiliseert om een 100% elektrisch voertuig te kiezen.

In Duitsland werd recent besloten om de aankoopwaarde van ZEV's binnen de VAA formule te halveren vóór de rest van de berekening wordt toegepast. Dit kan een eerste stap zijn om het voordeel voor ZEV's duidelijker te maken voor iedereen. **De minimumgrens dient voor EV's verlaagd (vb. 500 euro) of afgeschaft te worden zodat EV's in een prijscategorie van €10.000-€30.000 duidelijk een voordeel kunnen genieten.** De '*polluter pays*' als principe moet volledig toegepast worden. **Idealiter wordt de referentiewaarde per brandstof substantieel verstrengt en worden NOx en PM geïntroduceerd in de formule.** Een verschil van < €700 is in veel gevallen niet relevant genoeg om de keuze van een werknemer weg te sturen van een fossiele brandstofwagen naar een groen alternatief. **Duidelijkere differentiatie is essentieel.**

België zal een echt "*sustainable tax framework*" nodig hebben richting 2030

(vb.harmonisering BTW-tarieven bij alle mogelijke mobiliteitsmodi (vb. *vandaag is openbaar vervoer ticket 6% en een duurzaam auto-deelsysteem met elektrische wagen is 21% btw*), en rekeningrijden in de drie Gewesten zou de norm moeten worden). Voor al wie nieuwe duurzame mobiliteitsvormen in de markt zet van start-up tot grootbedrijf of een overheid (cfr. ook publiek/private samenwerkingen-PPS-) **moet er fiscaal een "level playing field" komen.** Dit is de beste voorwaarde om de concurrentie en creativiteit rond duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren bij initiatiefnemers, ook voor de steden en gemeenten die een belangrijker rol zullen spelen.

Budgetair moet men rekening houden met een markt van ongeveer 25% nieuw verkochte elektrische wagens in de komende jaren (2025) en die normaal geen brandstof-accijnzen genereren. (*één typerend voorbeeld ; De diesel zit op de strafbank maar genereert door het cliquetsysteem dit jaar wel 188 miljoen euro meeropbrengst doordat 50 % van de prijsdaling in accijnzen omgezet werd, dit is het dubbele van 2017*).

De HR-afdelingen en de vloot- en mobiliteitsmanagers in onze bedrijven gaan aan de slag met **mobilitetsbudgetten, cafetariaplannen** en de inhoudelijke discussies over elektrische wagens en E-bedrijfsfietsen in car-polices worden samen met de sociale partners meer en meer opengetrokken naar bijkomende duurzame logische keuzemogelijkheden voor de werknemers zoals inzet gebruik/delen van zonnepanelen, laadinfrastructuur thuis (V2H&V2G), huisbatterijen, en waarom niet ook warmtepompen wat op sociaal juridisch vlak ondervangen zou kunnen worden met technieken zoals bruto-loonruil, groepsaankopen, het inzetten van de 13^{de} maand op niveau van bedrijf/werknemers.

Dit zou federaal mee in het advies gestoken kunnen worden voor de sociale partners (werkgevers-werknemers) die straks het interprofessioneel overleg opstarten en de krijlijnen zullen vastleggen voor de sectorale onderhandelingen voor de loons- en arbeidsvoorwaarden.

Een generalisering van deze opportuniteiten [zijn een win-win voor de overheid- werkgever en werknemer](#) en **versnellen de transitie naar duurzame energie** en creëert bovendien **nieuwe innovatieve activiteiten en jobs** (compenseert ook het verlies van +/-25% aan bedrijfsvoorheffing voor de overheid maar laat ook ruimte om vanaf bepaalde bedragen een solidariteitsbijdrage of RSZ-tussenkost te voorzien voor deze loonincentives). (*brutoloon-ruil compenseert mogelijke groene leningen die in principe via de personenbelasting in mindering gebracht worden*)

Deze beleidsaanbevelingen van het PEB-project passen volledig in het kader van de zogeheten internationale SDG's ([Sustainable development goals](#)) voor bedrijven en helpen ons land richting 2030 om de decarbonisatie op vlak van mobiliteit en energie te realiseren. Als PEB-platform elektrische bedrijfswagens- willen de partners van het project(**TRAXIO-The New Drive- BFFMM of Fleet& mobility & BBL**) en de vele aangesloten bedrijven en organisaties deze voorstellen ook na het einde van het project blijven uitdragen.

PhD./PEB/oktober2018

Een samenwerking tussen



The New Drive
Samen België schoner maken



Met steun van



Deelnemende partners

