

Addendum model e-car policy

Gebbruikswijze van dit document

Deze “model e-car policy” geeft een overzicht van topics die aan bod kunnen komen in een e-car policy, specifiek gericht op elektrische bedrijfswagens. De topics kunnen in de reguliere car policy geïntegreerd worden, of als een addendum op de bestaande car/mobility policy worden toegevoegd. Dit document bevat vooral suggesties over onderwerpen die in de policy opgenomen kunnen worden: het document bevat dus geen juridisch onderbouwde teksten die 1:1 in de policy overgenomen kunnen worden. Het is dus maatwerk per bedrijf of organisatie, afhankelijk van de wensen en noden.

Een goed begin...

In car policies worden, afhankelijk van bedrijf tot bedrijf, voorwaarden of regels verbonden aan de keuze en uitrusting van de wagen. Het kan dan gaan over een verplicht optiepakket, keuze optiepakketten, verplichte kleur of interieur,.... Deze vooropgestelde voorwaarden of regels blijven behouden, maar dienen uitgebreid/aangepast worden in geval van elektrische voertuigen.

Eisen aan de elektrische wagen of plug-in hybride

Bij sommige bedrijven wordt de keuzelijst van voertuigen bepaald door het bedrijf, bij anderen ligt deze keuze volledig bij de werknemer, met bepaalde randvoorwaarden. In beide gevallen is het raadzaam om rekening te houden met bepaalde EV-eigenschappen:

- › Bij verschillende merken en wagens is het mogelijk om de **laadsnelheid** (het laadvermogen) te upgraden als optie van de wagen. Het kan nuttige zijn om deze opties te verplichten, zodat EV-rijders hun auto altijd aan het maximale vermogen opladen, en niet voor verrassingen komen te staan;
- › Er kunnen ook eisen of richtlijnen opgenomen worden rond minimale **actieradius** of **batterijcapaciteit**. In het geval van plug-in hybrides worden *fake hybrids* in het wagenpark vermeden; in het geval van elektrische wagens wordt vermeden dat een auto wordt gekozen met een te beperkte range;
- › Tot slot zijn de meeste elektrische wagens niet leverbaar met **trekhaak**. Indien een trekhaak opgenomen is in het optiepakket van de car policy, dient hier rekening mee gehouden te worden.

Driver desk - SPOC

Wat te doen bij problemen tijdens het opladen, met de oplaadpalen thuis of op het werk,...? Voor deze specifieke vragen gerelateerd aan het elektrisch rijden dient men terecht te kunnen bij een specifieke driver desk. Deze driver desk is de eerste (interne of externe) contactpersoon voor vragen specifiek van elektrische rijders en fungeert als Single Point of Contact (SPOC). Deze driver desk is idealiter 24/7 bereikbaar voor eerstelijns hulp.

Indien in de car policy reeds een faciliteit zoals een driver desk opgenomen is, kan deze mogelijks ook toegepast worden op de e-car policy (eventueel mits bijscholing,...).

Vervangend vervoer

Elektrische rijders kunnen de nood of vraag hebben om voor privé of professionele verplaatsingen beroep te kunnen doen op een conventionele wagen voor lange verplaatsingen. Deze vraag kan beantwoord worden door het aanbieden of opnemen van vervangend vervoer. Men kan ervoor kiezen om:

- › Het vervangend vervoer intern op te lossen, bijvoorbeeld met een wagenruil of poolwagens. Beide oplossingen vragen mogelijk additionele bepalingen rond verzekering, pechverhelping, schade, enzovoorts.

- > De e-rijder de optie te geven om beroep te doen op een specifiek formule ‘vervangend vervoer’ binnen het leasingcontract. De e-rijder kan dan bij de wagenkeuze additioneel kiezen om x-aantal Euro’s van zijn budget af te staan voor x-aantal dagen per jaar vervangend vervoer.

Oplaadkabel

In tegenstelling tot conventionele wagens moeten volledig elektrische, range extender en plug-in hybride voertuigen ingeplugd worden om op te laden. De connectie tussen het stopcontact of laadstation en de wagen gebeurt in de meeste gevallen via een aparte oplaadkabel.

Type oplaadkabels

Er bestaan verschillende type oplaadkabels en stekkers. Meer informatie hierover vindt u terug in het E-mobility draaiboek ‘aan de slag met EV’.

De Mode 2 kabel die de connectie maakt tussen een regulier stopcontact en de wagen wordt bij de meeste elektrische wagens standaard meegeleverd.

De Mode 3 kabel met Type 2 (of Mennekes) connector voor het laden aan oplaadpunten of Smart Cable kunnen aanvullend besteld worden. De Mode 3 Type 2 kabel wordt gebruikt voor het opladen aan een wall-box thuis, laadpunten op het werk, of publiek toegankelijke laadpunten. De Smart Cable is identiek aan de Mode 2 kabel, maar heeft een ‘smart’ component waardoor het laden aan reguliere stopcontacten ook geregistreerd wordt, via een cloudoplossing wordt opgevolgd, en terugbetaald kan worden aan de werknemer.

Het is aan te raden, zeker voor volledige elektrische wagens om voor de werknemer een thuislaadstation (wall box) te voorzien (zie volgend hoofdstuk). Een smart cable is een eventuele tussenoplossing voor plug-in hybride voertuigen, of voor situaties waarbij de wallbox geen optie is.

Het is een keuze van ieder bedrijf zelf welke kabel(s) men additioneel meeleverd/bestelt/aankoopt met de wagen en welke de e-rijder eventueel zelf dient te voorzien.

Verloren, schade of gestolen

Wat indien iemand zijn laadkabel verliest, defect is of gestolen wordt? De kosten van schade, verlies of diefstal kunnen doorgerekend worden aan de medewerker of het bedrijf kan kiezen om tussen te komen (bijvoorbeeld enkel in gevallen van overmacht of een onvoorzien defect).

Einde contract, ontslag, inlevering voertuig...

Aan het einde van het arbeidscontract, bij een ontslag of bij vernieuwing van een leasecontract dient de wagen ingeleverd te worden bij het bedrijf/leasingmaatschappij. De laadkabels en wall-box worden best overgenomen.

Belangrijk hierbij is eerst verder te werken op wie de kost van laadkabel draagt in eerste instantie (zie types oplaadkabels). Indien de laadkabel werd aangekocht door het bedrijf of onderdeel is van de leasing, is deze geen eigendom van de werknemer en dient men de laadkabel ook mee in te leveren met de wagen.

Daarnaast kan het bedrijf ook de mogelijkheid bieden de laadkabel over te kopen aan een vaste vooraf afgesproken prijs.

Thuislaadpunt

De locaties waar we het meeste aantal uren per dag spenderen, zijn interessant om elektrische wagens op te laden. Deze locaties zijn in de meeste situaties de bedrijfslocatie en thuislocatie. Op de bedrijfslocatie dienen de oplaadpunten gefaciliteerd te worden door het bedrijf of de organisatie (zie volgend hoofdstuk). Op de thuislocatie van de werknemer zijn er verschillende mogelijkheden alsook situatie specifieke voorwaarden en regels.

Inventarisatie thuislocatie en locatie plaatsing oplaadpaal

Allereerst kan het gewenst zijn in de e-car policy een beslissingsboom op te nemen, met input over de thuislocatie van de werknemer. Dit kan bepalen welke aangeboden oplossing voor de werknemer het meest geschikt is.

- > Beschikt de werknemer over een garage of oprit?
- > Zijn de elektriciteitsvoorzieningen in de woning voldoende/geschikt voor de installatie van een oplaadpunt?
- > Is de werknemer zelf eigenaar van de locatie en van het energiecontract?

Op basis van deze informatie kan besloten worden om een thuislaadpunt, smart cable of publiek laadpunt aan te vragen. Indien de werknemer hiervoor in aanmerking komt kan ervoor gekozen worden de specifiek locatie van het thuislaadpunt mee op te nemen in de individuele gebruiksovereenkomst van de wagen of car policy.

De locatiekeuze van de laadpaal zal afhankelijk zijn van de thuissituatie van de werknemer. De werkgever kan hierin wel een bepaling opnemen zoals; de afstand van het laadpunt tot het aansluitpunt aan de meterkast dient steeds zo kort mogelijk te zijn.

Eigendom thuislaadpunt

Voor de installatie van een thuislaadpunt, zijn er verschillende mogelijke opties naar eigendom:

- > De werknemer bepaalt het type en betaalt het laadpunt volledig zelf en wordt dus ook de eigenaar ervan;
- > De werkgever bepaalt het type en betaalt het laadpunt volledig en is dus eigenaar ervan;
- > De werkgever betaalt het type en bepaalt een percentage of een vast bedrag, waarbij de werknemer de overgebleven kosten zelf bijbetaalt.

De laatste optie is een gangbare optie, waarbij er een “standaard” installatie gedefinieerd wordt, met een bepaalde type laadstation (vermogen, type monitoring, ...), hoeveelheid bekabeling (bijv. 10 meter zonder doorboringen), elektrische componenten en inspectie, plaatsing en keuring inbegrepen. De werkgever vergoedt de kosten voor de “standaard” installatie. Indien hiervan wordt afgeweken, kan de werknemer de additionele kosten betalen. Dit is bijvoorbeeld het geval als de netaansluiting van de werknemer onvoldoende vrij beschikbaar vermogen heeft, als er meer dan 10 meter moet worden overbrugd, of bij het openbreken van een oprit. De investering en kosten kunnen op de vennootschap voor 120% fiscaal worden afgetrokken.

Er kan een extra voorwaarde opgenomen worden dat indien de werknemer graag een oplaadpunt met een hoger vermogen of meer opties wil aanschaffen, dit mogelijk is voor eigen rekening. Alsook kunnen afspraken in kader van de kosten voor een verzwaring van de huisaansluiting of extra bekabeling hierbinnen bepaald worden. In de meeste gevallen betaalt de werkgever de kosten van het IT-platform dat instaat voor de verrekening van de elektriciteit thuis.

Tip: het valt aan te raden om de inspectie/schouwing voor een wall-box te laten plaatsvinden vóórdat een elektrische auto wordt besteld: in sommige regio's in België is namelijk de additionele installatie van een scheidingstransformator benodigd, met name in Brussel en Wallonië. Zo is er op voorhand altijd duidelijkheid over eventuele extra kosten voor de werkgever of werknemer.

Technische of esthetische vereisten oplaadpunt

Net zoals bij de keuze van een wagen, heeft een bedrijf ook de keuze om het oplaadpunt voor de werknemer te kiezen ofwel de werknemer vrij te laten in zijn keuze.

In geval van vrije keuze is het belangrijk om bepaalde technische eisen aan het laadpunt te stellen. Dit kan betrekking hebben op het merk, laadvermogen, kleurkeuze, smart charging, de koppeling met het IT-platform voor de verrekening van de energie en interoperabiliteit met IT-platformen voor verrekening van andere laaddienstverleners (zodat later met een andere laaddienstverlener gewerkt kan worden met behoud van de hardware bij de werknemers thuis), enzovoorts.

Tip: een thuislaadpunt kan besteld worden met een vaste kabel – die je in de auto inpluigt - of een stekker – waarbij je je losse oplaadkabel nodig hebt. Hoewel een vaste kabel praktischer is in gebruik, is het toch aanbevolen om een thuislaadpunt zonder vaste kabel te kiezen. De stekker van een laadkabel aan de autozijde kan namelijk verschillen van merk tot merk, en de werknemer wisselt eens in de zoveel tijd van wagen.

Additionele producten en diensten bij het thuislaadpunt

Ter informatie kan extra informatie opgenomen worden rond aanvullende accessoires en diensten. Deze zijn afhankelijk van de leverancier van de laadpunten:

- › Laadpas: in de meeste gevallen wordt het thuislaadpunt geactiveerd met een laadpas of -sleutel. Deze laadpas wordt gebruikt om de gebruiker te identificeren en de laadsessie aan de thuislaadpaal te starten en stoppen. Indien de laadkosten (net zoals de tankkosten) door de werkgever terugbetaald worden, kan de laadpas dienen ter vervanging van de tankkaart of additioneel aan de tankkaart in geval van plug-in hybride en range extender voertuigen. Hier kunnen dezelfde bepalingen op toegepast worden als op de reguliere tankkaart in de car-policy. De laadpas is tevens het authenticatiemiddel voor publiek toegankelijke oplaadstations.
- › Online opvolgingstool: het thuisverbruik wordt in de meeste gevallen online gemonitord. Sommige laaddienstverleners laten toe dat de werknemers ook deze data kunnen inzien, en de verrekende energie kunnen controleren: in de car policy kan eventueel worden opgenomen hoe je toegang krijgt tot het platform.

Vergoeding werknemer

De slimme laadkabel of het thuislaadpunt meet het elektriciteitsverbruik en stuurt dit via een internetverbinding door naar het online IT-platform van de laaddienstverlener. Aangezien de wall-box of kabel is aangesloten aan het lokale net, is dit voor rekening van diegene die thuis het energiecontract heeft: in veel gevallen is dit werknemer zelf, maar dit kan ook de verhuurder of gebouwsyndicus zijn. Doordat het energieverbruik gemonitord wordt kan de werkgever de energiekosten aan de werknemer vergoeden. Het is mogelijk dat dit rechtstreeks, of via de laaddienstverlener gebeurt. In de car policy worden hier best modaliteiten rond opgenomen:

- › Contract: de verwijzing naar een apart contract tussen de werkgever en de energiecontractant
- › Tarief: de methode hoe het tarief in €/kWh wordt berekend: hierbij is het aangeraden om te werken met de eenheidsprijzen van VREG (zie <http://www.vreg.be/nl/prijsevoluties>). Dit bedrag kan maandelijks of jaarlijks aangepast en gecommuniceerd worden;
- › Betalingsmodaliteiten: de periodiciteit waarin de vergoeding wordt terugbetaald, op welk rekeningnummer, etc.

Werknemer zonder eigen oprit of garage

Een werknemer die geen eigen oprit of garage heeft en dus niet in de mogelijkheid is een thuislaadstation te installeren, kan beroep doen op de laadpalen in de publieke ruimte.

Een eigenaar van een elektrische wagen die geen thuislaadstation kan voorzien en geen publieke laadvoorziening op 500 meter van zijn woning heeft, kan een laadpaal aanvragen bij de netbeheerder (Eandis of Infrax). Binnen het principe paal volgt wagen¹, zal de netbeheerder dan een laadpaal plaatsen in de omgeving van de woning. Deze laadpaal is een publieke laadpaal² die voor iedereen toegankelijk is en waar een vast tarief op toegepast wordt. Een aantal Vlaamse steden hebben een eigen regeling voorzien: Antwerpen³ en Leuven⁴. In het Brussels Gewest wordt het vanaf de zomer 2018 mogelijk om een laadpaal aan te vragen..

Bijzondere modaliteiten over het thuislaadpunt

1. Misbruik

Het is mogelijk om bepalingen rond misbruik van de laadpas en/of het thuislaadpunt op te nemen. Het laadpunt kan namelijk gebruikt worden om een tweede privéwagen op te laden of door stroom af te tappen voor andere doeleinden. Bij overmatig gebruik kan dit ook opgemerkt worden via de gebruikstatistieken.

2. Beëindiging contract of ontslag

Bij de beëindiging van een arbeidscontract of ontslag (en in het geval de werkgever eigenaar is van het thuislaadstation), zijn er verschillende opties:

- › De werkgever schenkt de laadpaal aan de locatie-eigenaar/ werknemer;
- › De locatie-eigenaar / werknemer kan de laadpaal overnemen voor een bepaald bedrag;
- › De werkgever laat de laadpaal verwijderen. De kosten hiervan kan de werkgever zelf op zich nemen of doorrekenen aan de werknemer.

3. Verhuizing

Indien de werknemer verhuist en de laadpaal in bezit van de werkgever is, kunnen deze kosten voor de werkgever of werknemer zijn. Ook in het geval dat de werknemer een gedeelte van de laadpaal financierde, zijn beide opties mogelijk. Indien de werknemer de laadpaal volledig zelf betaalde, dient hij dus ook deze kost zelf te dragen.

4. Schade aan laadpaal

Het is aangewezen om op te nemen of de werkgever of werknemer verantwoordelijk is voor de kosten van schade aan de smart cable of laadpaal. In het geval van een productiefout binnen de garantietermijn, zal de laadpaalleverancier/ leasingmaatschappij hierin tussenkomen. In geval van slijtage, ouderdom,... dient de werkgever te bepalen wie deze kosten van reparatie of vervanging zal dragen. Men mag ervan uit gaan dat een smart cable zeker 5 jaar mee gaat, en een wall-box 10 jaar.

¹Meer info mbt paal volgt wagen via: <https://www.eandis.be/nl/klant/duurzame-mobiliteit/laadpalen/een-laadpaal-aanvragen> of <https://www.infrax.be/nl/Mijn-premies/duurzame-mobiliteit/vragen-over-laadpalen>

² Wat betekent een laadpaal die 'publiek' is? Dit zijn laadpalen die (1) op afstand (bijvoorbeeld online) raadpleegbaar zijn, (2) 24/7 toegankelijk zijn en (3) door iedereen te activeren zijn, zij het via een laadpas of -app of via een ander ad hoc betalingsmiddel.

³ Meer info via: <https://www.antwerpen.be/nl/e-loket/aanvraag-laadpaal>

⁴ Meer info via: <https://www.leuven.be/elektrischladen>

Opladen (en tanken)

Elektrische- en plug-in hybride wagens kunnen op verschillende type locaties worden opgeladen, waaronder thuis en onderweg. Plug-in hybride wagens en range extender wagens vragen bovendien ook benzine. Omdat het laden niet gelijkaardig is aan het tanken en ook hier weer andere voorwaarden of regels aan gekoppeld kunnen worden, is dit mede een belangrijk onderdeel van de e-car policy.

De regels die in een reguliere car policy op tankpassen van toepassing zijn, kunnen verder ook toegepast worden op laadkaarten of bij de combinatie ervan. Deze budgetten en regels kunnen ter verduidelijking overgenomen worden in de e-car policy.

Ladder van laden: sturen op de oplaadmix

In het algemeen worden er vier laadlocaties onderscheiden: thuisladen, bedrijfsladen, publiek laden en publiek snelladen. Meer informatie omtrent het laden en de laadlocaties kan u terugvinden in het E-mobility draaiboek 'aan de slag met EV'. Aan deze verschillende laadlocaties hangen vaak ook verschillende prijzen alsook verschillende gebruiken.

Als bedrijf of organisatie kan men ervoor kiezen de werknemer aan te moedigen om op bepaalde locaties op te laden. Afhankelijk van situatie tot situatie is opladen aan het bedrijf of thuis het voordeligst, en publiek (snel)laden het duurst. Men kan hiervoor een fare use policy gebruiken ofwel regels opleggen. Het is hierbij bijvoorbeeld mogelijk om het laadbudget per maand te beperken, om te vermijden dat bestuurders enkel gaan snelladen, of om, in samenwerking met de laaddienstverlener, bepaalde *charge point operators* te verbieden.

Maximaal elektrisch rijden met plug-in hybrides

Plug-in hybride en range extender voertuigen kunnen zowel inpluggen om te laden als benzine of diesel tanken. In de realiteit wil dit zeggen dat men zowel een tankkaart als een laadkaart in het bezit heeft, of een combinatie van de twee in één. Een risico bij dit type elektrische voertuigen is dat men voornamelijk op brandstof gaat rijden en minder op elektriciteit. Om dit risico zoveel mogelijk in te perken kunnen aan de voorkant enkele maatregelen genomen worden en voorwaarden opgenomen worden in de e-car policy. Enkele mogelijkheden zijn:

- > Beperking van tankkaart (voor brandstoffen) zodat men gestuurd wordt om zoveel mogelijk op te laden;
- > Managing en controle van laad- en tankgedrag met sancties indien men te veel gaat tanken en te weinig oplaad (bijvoorbeeld intrekken tankkaart);
- > Gamification tussen de PHEV- en range extender rijders door bijvoorbeeld een scorebord te maken van 'de beste en slechtste leerling'.

Intern parkeerbeleid op bedrijfssite

Voor bedrijfssites met meer elektrische auto's dan oplaadpunten valt het aan te bevelen om te werken met gebruiksregels. Deze gebruiksregels kunnen opgenomen worden in de e-car policy. Op het web zijn legio voorbeelden van laadetiquette of *charging etiquette* te vinden. Enkele voorbeelden zijn:

- >
- > Parkeerplaatsen met laadpalen zijn enkel bedoeld voor plug-in hybride en elektrische wagens. Het plaatsen van bebording, het groen schilderen of omranden van het parkeervak of het plaatsen van pionnen kunnen vermijden dat laadplekken worden gebruikt door conventionele wagens;

- > Plug als EV-rijder de wagen in als je de laadplek gebruikt: de plekken kunnen niet gebruikt worden om enkel te parkeren.
- > Een rotatiesysteem van wagens: zodra een wagen is opgeladen of een halve dag ingeplugd is geweest dient de bestuurder deze wagen te verplaatsen, bijvoorbeeld tijdens de middag;
- > Laad elektrische wagens enkel op als je het nodig hebt: laad bijvoorbeeld niet op, als je nog 80-90% energie in je batterij hebt;
- > Gebruik snelladers maximaal 20 minuten, zodat andere EV-rijders kunnen opladen;

Het is belangrijk om bewust na te denken over deze regels: handhaving is soms wel, soms niet mogelijk, en afdwinging van dergelijke regels kan als negatief of benadeeld ervaren worden.