



Onderhandelen over
groene mobiliteit
in je onderneming





© Shutterstock

© Guy Puttemans

© Daniël Rys

Vergroening van de mobiliteit

Het federale parlement keurde op 10 november 2021 de wet ‘fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit’ goed. De wet treedt in werking op 1 januari 2022. De wet heeft verstrekkende gevolgen voor de bijna 700.000 werknemers de recht hebben op een bedrijfswagen. Zo verandert er vanaf 1 januari 2022 een en ander op het vlak van het mobiliteitsbudget. Elektrische laadpalen worden fiscaal aftrekbaar voor werknemers en bedrijven. En vanaf 2026 zullen alleen nog elektrische wagens fiscaal aftrekbaar zijn. We geven in dit dossiertje graag enkele tips mee voor wanneer het mobiliteitsbudget en de elektrische bedrijfswagens aan bod komen in het sociaal overleg in je onderneming. Ter inspiratie gingen we luisteren hoe ACV-militanten bij Elia en Audi het overleg over het verduurzamen van het woon-werkverkeer in hun onderneming aanpakken.

In juni 2021 kwam de federale regering op de proppen met een wetsontwerp over sociale en fiscale vergroening van de mobiliteit. In Vakbeweging nr. 947 – online te consulteren via www.acv-militanten.be – hadden we het uitgebreid over dat wetsontwerp over de vergroening van de bedrijfswagens. In dat artikel lichtten we de drie belangrijke pijlers in het wetsontwerp uitvoerig toe: de nieuwe

emissieregels voor bedrijfswagens, de belastingvermindering voor laadpalen en de verruiming van het mobiliteitsbudget. De voorstellen die er in juni al waren rond de nieuwe emissieregels en de laadpalen zijn gebleven wat ze waren en in de wet opgenomen. Die gaan we hier niet herhalen. Aan de verruiming van het mobiliteitsbudget is wel nog een en ander veranderd. Daar gaan we hier verder op in.

colofon

Redactie Vakbeweging:

Postbus 10 – 1031 Brussel

Tel. 02 244 34 81

E-mail: pvanlooveren@acv-csc.be

Website: www.hetacv.be

Redactie van dit dossier: Fien Vandamme,

Koen Repiels en Sandra Vercammen

Eindredactie: Patrick Van Looveren

Foto cover: Guy Puttemans

Vormgeving: Gevaert Graphics

Druk: Drukkerij 't Hooft

Verantw. uitgever: Dominique Leyon

Drie kantelmomenten

- 1 januari 2022: de keuzemogelijkheden binnen het mobiliteitsbudget worden vanaf die datum verruimd.
- 1 juli 2023: bedrijfswagens met een verbrandingsmotor die vanaf die datum worden aangeschaft zullen trapsgewijs duurder worden voor werknemers en werkgevers.
- 1 januari 2026: het fiscale voordeel voor bedrijfswagens op benzine en diesel vervalt.



© Shutterstock

Ongeveer 22% van alle auto's in ons land zijn bedrijfswagens. De nieuwe wet zet in op een elektrificatie van het wagenpark en verruimt de mogelijkheden van het mobiliteitsbudget.

Op termijn enkel nog elektrische bedrijfswagens

Ongeveer 22% van alle auto's in ons land zijn bedrijfswagens. Bij de nieuw aangekochte auto's gaat het zelfs om de helft. Bedrijfswagens worden dan ook vaker vernieuwd. Om de CO₂-uitstoot van het wagenpark naar beneden te halen, werd beslist dat vanaf 2026 enkel nog bedrijfswagens die geen broeikasgassen uitstoten, zoals elektrische wagens, fiscaal aftrekbaar zijn.

Potentieel van mobiliteitsbudget onderbenut

Werkgevers kunnen ook beslissen om hun werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen als alternatief een mobiliteitsbudget aan te bieden, dat ze kunnen aanwenden voor andere vervoersmogelijkheden. Die mogelijkheid bestond al sinds maart 2019, maar slechts 1000 van de 700.000 werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen maakten er tot nu toe gebruik van. Nochtans zit er wel degelijk potentieel in het instrument. Een onderzoek van de VUB wijst uit dat 25% van de werknemers met recht op een bedrijfswagen een overstap naar een mobiliteitsbudget met of zonder bedrijfswagen overweegt. Omdat zij auto-loos door het leven willen, al dicht bij hun werk wonen, over voldoende alternatieven beschikken, reeds meerdere bedrijfswagens ter beschikking hebben in hun gezin, ...

Bestedingsmogelijkheden mobiliteitsbudget uitgebreid

Om het mobiliteitsbudget aantrekkelijker te maken, komen er meer keuzemogelijkheden voor de besteding ervan. Zo kan je het mobiliteitsbudget vanaf 1 januari 2022 (in Pijler 2 – zie verder) ook aanwenden voor:

- fietsleningen, stallingkosten en kosten voor niet-verplichte uitrusting die de veiligheid en zichtbaarheid verhogen bij zachte mobiliteit;
- elektrische steps;
- abonnementen voor het openbaar vervoer van inwonende gezinsleden;
- parkeerkosten die gepaard gaan met het gebruik van het openbaar vervoer;
- een forfaitaire voetgangerspremie van 0,24 euro/km voor de verplaatsing tussen thuis en het werk;
- huisvestingskosten. Werknemers konden huisvestingskosten (intresten hypotheek- of huurlasten) al inbrengen als zij binnen een straal van 5 km van hun werkplek woonden. Deze actieradius wordt uitgebreid tot 10 km. Ook kapitaalaflossingen van hypothecaire leningen tellen voortaan mee.

Let wel: werkgevers zijn niet verplicht om alle keuzemogelijkheden aan te bieden. Werkgevers zijn sowieso niet verplicht om hun werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen de keuze voor een mobiliteitsbudget

te geven! Overtuig in eerste instantie je werkgever om te voorzien in de mogelijkheid van een mobiliteitsbudget en als een mobiliteitsbudget wordt aangeboden probeer te voorzien in zo ruim mogelijke keuzemogelijkheden.

Drie pijlers van het mobiliteitsbudget

Wanneer een werkgever beslist om een mobiliteitsbudget in te voeren in zijn onderneming, kunnen werknemers hun bedrijfswagen of hun recht op een bedrijfswagen inruilen voor een mobiliteitsbudget. Dat budget kunnen de werknemers vrij besteden in 3 pijlers, rekening houdende met de bestedingsmogelijkheden aangeboden door de werkgever.

• Pijler 1: milieuvriendelijke bedrijfswagen

Binnen deze pijler kan de werknemer kiezen voor een elektrische wagen of een wagen met een maximale CO₂-uitstoot van 95 gr/km. Vanaf januari 2026 kan het binnen deze pijler enkel nog gaan om een wagen zonder CO₂-uitstoot. Het budget dat na een eventuele besteding in pijler 1 overblijft kan de werknemer besteden in pijler 2 en/of 3.

• Pijler 2: duurzame vervoermiddelen en huisvestingskosten

De werknemer kan het mobiliteitsbudget dat hij ter beschikking krijgt besteden aan 'duurzame

Het mobiliteitsbudget kon je als werknemer al gebruiken om je kosten van het openbaar vervoer mee te dekken. Nu kan je er ook abonnementen van inwonende gezinsleden mee betalen.

vervoersmiddelen'. Het gaat dan om zachte mobiliteit (aankoop, huur, leasing, onderhoud en verplichte uitrusting), openbaar vervoer (abonnementen en vervoersbewijzen), georganiseerd gemeenschappelijk vervoer (niet enkel wat door de werkgever wordt georganiseerd), deeloplossingen (carpooling, autodelen, taxivervoer, huur auto), huisvestingskosten voor wie dicht bij het werk woont. De nieuwe wet heeft de keuzemogelijkheden waarvoor je het mobiliteitsbudget kan aanwenden uitgebreid (zie hiervoor). Vanaf 2026 moeten alle voertuigen die in de tweede pijler worden gebruikt 'nul emissie'-voertuigen zijn.

- **Pijler 3: geld**

Als het mobiliteitsbudget nog niet volledig besteed is in pijlers 1 en/of 2, kan de werknemer het resterende bedrag in geld ontvangen. Van dat bedrag wordt wel een bijzondere werknemersbijdrage van 38,07% voor de sociale zekerheid afgehouden. Dit saldo wordt één keer per jaar uitbetaald.

Een vork tegen misbruik

De sociale partners werden in juni 2021 om advies gevraagd over de antimisbruikbepalingen die best worden voorzien. In september 2021 publiceerden de Nationale Arbeidsraad (NAR) en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hierover hun advies (2021-09-28-NL-MIXT.pdf (cnt-nar.be)).

De NAR en CRB bevelen in hun advies aan om een vork te voorzien die de laagte en de hoogte van het mobiliteitsbudget begrenst. Het mobiliteitsbudget mag op jaarbasis nooit lager zijn dan 3000 euro en niet hoger dan 16.000 euro. Deze grenzen komen overeen met de totale brutokost voor de financiering en het

onderhoud van een kleine tot grote bedrijfswagen. De regering volgde dit advies en voerde er nog één misbruikbepaling aan toe: het mobiliteitsbudget mag ook nooit hoger zijn dan één vijfde van het brutoloon. Zo blijft de omvang van het mobiliteitsbudget in verhouding met de omvang van het brutoloon.

Soepelere toegang tot mobiliteitsbudget

Een tweede aanbeveling van de sociale partners die werd gevolgd betreft de afschaffing van de wachtperiodes. Dit moet zorgen voor een soepelere en meer directe toegang tot het mobiliteitsbudget. In de regeling die tot nu van toepassing was, bestond er een soort sperperiode. Het kwam erop neer dat de werknemer zijn bedrijfswagen slechts kon inruilen voor een mobiliteitsbudget als hij/zij op het moment van de aanvraag al minstens 12 maanden beschikte over (het recht op) een bedrijfswagen. Die sperperiode wordt nu zonder meer geschrapt op 1 januari 2022. Zodat een absurde situatie eindigt dat men eerst moest rijden met een wagen vooraleer men kon instappen in het meer duurzame alternatief.

Mobiliteitsbudget blijft vrijwillig

We hadden in de wet graag een verplichting zien ingeschreven dat als een bedrijfswagen wordt aangeboden aan een werknemer dat die als alternatief ook een mobiliteitsbudget krijgt aangereikt. Dat zou een effectieve en eenvoudige manier zijn om het gebruik van het mobiliteitsbudget te stimuleren en bedrijfswagens te verminderen. Maar het vrijwillige karakter voor werkgevers blijft behouden. Dat is een gemiste kans. Werkgevers mogen, maar zijn niet

verplicht om een mobiliteitsbudget aan te bieden aan werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen. En een werknemer die recht heeft op een bedrijfswagen kan niet gedwongen worden om over te stappen naar een mobiliteitsbudget.

Sociaal overleg

Op interprofessioneel niveau zijn tussen sociale partners nog geen afspraken gemaakt over het mobiliteitsbudget. Het interprofessioneel akkoord van 2019 beveelt wel aan om het gebruik ervan te stimuleren. De nieuwe wet bevat meer mogelijkheden voor sociaal overleg over het mobiliteitsbudget en duurzame mobiliteit in bedrijven en sectoren. Een interessante oriëntatie voor sectoren is het verplicht aanbieden van het mobiliteitsbudget aan werknemers met recht op een wagen.

In bedrijven is het interessant om de nieuwe emissieregels voor bedrijfswagen en het mobiliteitsbudget te agenderen in de overlegorganen. Met de bedoeling om naast klassieke wagens met verbrandingsmotor ook zuiver elektrische bedrijfswagens en dienstwagens te voorzien in een groener wagenreglement (car policy). De nieuwe wet zal sowieso aanpassingen van het wagenreglement vergen en dit opent syndicale mogelijkheden.

Meer info? [Mobiliteitsbudget.be](https://www.mobiliteitsbudget.be)

| Koen Repriels & Fien Vandamme |



© Shutterstock

Elektrische steps zijn nu ook opgenomen als bestedingsmogelijkheid in het mobiliteitsbudget.

Een goede zaak, maar ...

Het ACV vindt het een goede zaak dat de vergroening van het personenvervoer er komt om de congestie, vervuiling en CO₂-uitstoot van het personenvervoer over de weg terug te dringen. Het akkoord roept de bedrijfswagens echter geen halt toe. Aan het fiscaal voordeel van een bedrijfswagen voor werkgevers en werknemers wordt niet geraakt, op voorwaarde weliswaar dat de bedrijfswagen emissievrij is vanaf 1 januari 2026. Het valt dan ook nog af te wachten of de nieuwe wet een impact zal hebben op het aantal bedrijfswagens en dus de drukte op de wegen. De grote kloof tussen enerzijds werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen (ook voor privéverplaatsingen) en/of een mobiliteitsbudget en anderzijds werknemers die zelf opdraaien voor hun pendelkosten blijft overeind.



Karel De Laet, Elia

“Jongere werknemers hebben minder interesse in een bedrijfswagen”

Karel De Laet is kaderlid bij Elia, het bedrijf dat het Belgische transmissienet voor elektriciteit beheert. Hij is syndicaal heel betrokken. In 2012 stelde hij zich voor het eerst kandidaat op de ACV-lijst voor de sociale verkiezingen. Sinds 2016 zetelt hij zowel in het Comité PB, de ondernemingsraad (als secretaris) als in de Europese ondernemingsraad, én is hij vakbondsafgevaardigde voor de kaderleden van Elia. “De vergroening van de mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt in het sociaal overleg bij Elia”, zegt Karel.

Karel: “We hebben er een jaar over onderhandeld in het sociaal overleg. Vroeger werd in onze ‘car policy’ bepaald hoeveel een werknemer kon uitgeven aan een bedrijfswagen aan de hand van een leasebudget. Als je wagens met of zonder verbrandingsmotor vergelijkt op basis van het leasebudget, dan zijn benzine- of dieselwagens goedkoper dan volledig elektrische wagens. Weinig kaderleden stapten dan ook over naar een elektrische bedrijfswagen. Voor het voorziene leasebudget kon je geen elektrische bedrijfswagen nemen die qua uitrusting gelijkwaardig was aan

de bedrijfswagens met een verbrandingsmotor. Maar door de leasebudgetten in onze car policy om te zetten naar TCO-budgetten (TCO staat voor Total Cost of Ownership) werd het een ander verhaal.”

Kan je wat meer vertellen over die ‘Total Cost of Ownership’?

Karel: “Bij een TCO-systeem worden niet enkel de aankoop- of leasekosten, maar alle kosten in rekening gebracht, dus ook taksen, verbruik, onderhoud, bandenwissel, verzekering, ... Als je alles in rekening brengt zijn elektrische wagens die qua uit-

rusting gelijkwaardig zijn aan bedrijfswagens met een verbrandingsmotor niet echt duurder, vaak zelfs goedkoper. Sinds 1 januari 2021 werken we volgens dit nieuwe systeem. Ieder jaar zullen we de omzetting van de TCO-budgetten herbekijken.”

Wat is het resultaat van deze nieuwe car policy na (bijna) een jaar?

Karel: “Op dit moment kiest de meerderheid van mijn collega’s nog voor een plug-in-hybride-wagen. Ze vrezen dat volledig elektrische wagens een te beperkte autonomie hebben om lange afstanden af te leggen en dat ze dus moeilijkheden zullen ondervinden op reis. Daarnaast zijn er ook heel wat collega’s die in een appartement of een huurwoning wonen en dus een laadprobleem hebben. Ze hebben niet de mogelijkheid om zomaar een laadpaal te plaatsen. Daarbij komt dat er (voorlopig) niet overal voldoende publieke



© Shutterstock

De nog te beperkte autonomie en laadproblemen weerhouden voorlopig een meerderheid van de werknemers bij Elia ervan om te kiezen voor een volledig elektrische wagen.

laadpalen zijn. Dit schrikt mensen momenteel af om voor een volledig elektrische wagen te kiezen, maar dit hoeft niet altijd zo te zijn.”

Wat komt nog aan bod in het sociaal overleg over mobiliteit?

Karel: “Ook de vergroening van de technische voertuigen ligt voor, maar dat ligt moeilijker. Wat personenwagens betreft is er al een groot aanbod aan elektrische voertuigen, maar voor technische voertuigen is dit voorlopig minder. Die realiteit bemoeilijkt de plannen natuurlijk. Daarnaast hebben we ook gewerkt rond een mobiliteitsbudget voor de kaderleden.”

Wat zijn de mogelijkheden binnen het mobiliteitsbudget en hoe wordt het geëvalueerd?

Karel: “Het is pas sinds november mogelijk om te kiezen voor een mobiliteitsbudget, dus een evaluatie is nog wat voorbarig. Voorlopig zul-

len we enkel optie 2 en 3 aanbieden (zie blz. 3-4). Een heleboel – vooral jongere – werknemers tonen geen interesse in een bedrijfswagen. Zij wonen bijvoorbeeld in een stad en doen hun verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Een bedrijfswagen zou voor hen een nodeloze kost betekenen. Ze zouden hiervoor loon inleveren (voordeel in natura), terwijl ze er geen of amper gebruik van zouden maken. Het is vooral voor deze groep dat in een eerste fase het mobiliteitsbudget (pijler 2 en 3) wordt opgestart. Ze ruilen hun bedrijfswagen in voor een vorm van groene mobiliteit: ze gaan te voet, nemen de fiets of het openbaar vervoer, huren of kopen een woning dicht bij het werk, ... De eerste optie (een kleinere wagen met een lage CO₂-uitstoot) bleek toch wat complexer, maar het is wel degelijk de bedoeling om deze optie – mobiliteitsbudget met wagen – op termijn mee op te nemen in ons aanbod.”

Dit is allemaal relatief nieuwe materie. Vond je voldoende informatie om met vertrouwen aan het overleg te beginnen?

Karel: “Dit zijn zaken die ik me eerst heb moeten eigen maken alvorens ik zelfzeker hierover discussies kon



“Als je alle kosten in rekening brengt zijn elektrische wagens niet duurder dan wagens met een verbrandingsmotor.”

Karel De Laet

aanvatten. Voor de vergroening van onze car policy heb ik als vakbondsafgevaardigde veel opzoekwerk gedaan rond de leasekost en de TCO-berekening. Daarnaast keek ik naar de bestaande initiatieven in bedrijven in onze sector en in andere sectoren. Op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer en op de website mobiliteitsbudget.be vind je ook heel wat info over de wetgeving die van toepassing is. Daarnaast abonneerde ik me op een HR-tijdschrift dat heel specifieke info geeft over onder meer het mobiliteitsbudget. Zoals bij alle dossiers is het belangrijk om goed voorbereid naar de vergaderingen te gaan. Zo laat je je niks wijsmaken. Onze leasevloot wordt deels opengesteld voor privégebruik. Dat maakt dat de werkgever de car policy nooit eenzijdig mag aanpassen, maar hierover altijd eerst in overleg zal moeten gaan met de werknemers. Velen weten dit niet, waardoor werkgevers in die bedrijven een nieuwe leasepolicy kunnen initiëren zonder dat hierover gesproken werd.”

Welke tips kan je meegeven aan militanten die voor soortgelijk overleg staan?

Karel: “Laat je niet opjagen, dit soort onderhandelingen vraagt tijd. Werk een plan uit over verschillende jaren en voorzie een afbouw van het vorige plan. Zo is iedereen goed voorbereid en geïnformeerd. Bij de start van de nieuwe car policy zullen er immers zeker nog problemen opduiken (problemen met laadpalen, het aanvaarden van de nieuwe regeling door collega's, etc.). Onderzoek grondig de regelgeving rond bedrijfswagens en het mobiliteitsbudget. Ga na hoe een leasebudget en TCO-budget worden berekend.”

| Fien Vandamme |



Duurzaam woon-werkverkeer bij autobouwer Audi

De site van Audi Brussels in Vorst ligt ingesloten tussen de stad en de spoorweg. Veel uitbreidingsmogelijkheden zijn er dan ook niet, en al zeker niet voor parkeerplaatsen. Maar die beperkte parkeercapaciteit is niet de enige reden waarom de vakbonden bij Audi – die een werkgroep mobiliteit opzetten – zich engageren voor duurzaam woon-werkverkeer. Ronny Liedts, hoofdafgevaardigde ACV Puls: “We willen niet alleen de vakbond zijn met het groene logo, maar ook de vakbond die volop kiest voor duurzaamheid.” Daar treden zijn collega’s Patrick Van Orbeek, hoofdafgevaardigde CNE en Dirk Everaert, kaderafgevaardigde hem volmondig in bij. “We proberen onze collega’s te overtuigen om te kiezen voor ‘groene’ verplaatsingswijzen, zoals de fiets, het openbaar vervoer, bedrijfsbussen, carpoolen, ...”



Pendelbus

Ronny: “Ons bedrijf zet al 40 jaar in op pendelbussen. Die rijden vanuit verschillende uithoeken van het land van en naar Brussel. Helaas zien we dat steeds minder jongeren hiervan gebruik maken. Zij verkiezen om zelf met de wagen te komen. Nieuwe trajecten die we opzetten, vanuit Antwerpen en ook vanuit het centrum van Brussel, zijn opgedoekt omdat er te weinig interesse voor was.”

Parking

Ronny: “Een half jaar geleden hebben we een nieuw parkeerreglement uitgewerkt. Foutparkeerders (die bijvoorbeeld onterecht parkeren op een gehandicaptenplaats of op een plaats voor elektrische wagens) worden na vijf overtredingen een tijd geweerd uit de parking. Over dat nieuwe parkeerreglement werd hevig gedebatteerd. Carpoolers hebben een gereserveerde plaats, waardoor er minder parkeerplaatsen zijn voor wie solo met de wagen komt. En de parkeerplaatsen voor carpoolers liggen ook veel dicht bij het bedrijf. Op die manier zend je een duidelijk (groen) signaal uit dat je autodelen wil stimuleren. Op de parking voorzagen we ook een 20-tal laadpalen voor privé-gebruik (uiteraard wel betalend). De insteek hiervoor was om hybride of elektrisch rijden te promoten.”

Carpoolen

Ronny: “Autodelen coördineren we syndicaal mee. We werken samen met Taxi-stop, een centrale gegevensbank. Daar kunnen mensen ingeven welke dagen ze willen carpoolen. Op basis daarvan krijgen ze op het einde van het jaar een fiscaal attest van het aantal dagen waarop ze carpoolen.

“We hebben meer dan 200 carpoolteams” Ronny Liedts

Dat systeem werkt erg goed. Op dit moment hebben we weet van meer dan 200 carpoolteams. Die groepen bestaan uit 2 tot 4 personen.”

Dirk: “Door corona is carpoolen op dit moment wel niet evident.”

Verplaatsingskosten voor fiets, wagen en openbaar vervoer

Ronny: “Woon-werkverplaatsingen worden 100% terugbetaald voor zowel arbeiders als bedienden. Zo ontvangen we de maximaal vrijgestelde fietsvergoeding per kilometer, en worden ook onze verplaatsingen met het openbaar vervoer terugbetaald. Autoritten worden volgens de huidige treintarieven gecompenseerd. Daarnaast hang je niet vast aan één vervoersmiddel. Je kan er bijvoorbeeld voor kiezen om 10 dagen met

de fiets naar het werk te rijden en 10 dagen de trein te nemen. In dat geval krijg je een half maandabonnement van de NMBS uitbetaald en 10 dagen fietsvergoeding. Via de werkgroep mobiliteit proberen we ook een derdebetalersregeling uit te werken voor mensen die met het openbaar vervoer naar het werk komen. Wat het bedrijf daarmee wint zou dan opnieuw worden geïnvesteerd in mobiliteit. Daarnaast proberen we nog een andere frustratie op te lossen. Zo is het voor mensen die dicht bij het werk wonen voordeliger om met het openbaar vervoer te komen dan met de fiets. Dat zouden we graag anders zien.”

(Elektrische) bedrijfswagens voor leidinggevenden en management

Dirk: “Bedrijfswagens worden binnen ons bedrijf enkel ter beschikking gesteld aan leidinggevenden en het management. Het gaat om maximum 70 wagens, waarvan ongeveer de helft op dit moment elektrisch is. We zijn een CO₂-neutraal bedrijf. Het manage-



Op de parking van Audi Brussels werden een 20-tal laadpalen voor elektrische wagens voorzien.



© Guy Puttemans

Carpoolers hebben een gereserveerde plaats die dicht bij het bedrijf ligt.

ment en de leidinggevendenden worden dan ook geduwd in de richting van een elektrische wagen. Daar gingen wel heel wat discussies aan vooraf, omdat de budgettering, het voordeel alle aard, volledig anders opgebouwd wordt. De maximale looptijd van een salariswagen is 18 maanden of 40.000 km. Reden hiervoor is de restwaarde van de wagens. Bij de tweedehandsverkoop van deze bedrijfswagens wordt steeds voorrang gegeven aan het eigen personeel dat zich hiervoor kan inschrijven en via een interne app steeds de laatst beschikbare wagens kan consulteren.

Leasewagens voor werknemers

Dirk: "Collega's zonder bedrijfswagen kunnen een nieuwe wagen leasen. Het grote verschil met salariswagens is dat je ervoor betaalt met netto-geld. Het heeft dus niks te maken met 'voordeel alle aard'. Al gaat het wel over voordeligere prijzen dan wanneer je elders een auto van hetzelfde kaliber zou kopen. De collega's die voor deze optie kiezen moeten ook geen inschrijvings-, onderhouds- of verzekeringskosten betalen. De looptijd van de leasing bedraagt 12 maanden met een keuze uit vier verschillende ingeschatte kilometerstanden en prijzen. De keuze bestaat uit 13.000 km, 16.000 km, 19.000 km en 24.000 km.

Het aangeboden gamma bestaat uit Audi A1, Q2, A3, Q3, A4 en A5. Ongeveer 10% van de Audi-medewerkers (zo'n 380 tot 400 wagens) maken gebruik van deze 'terbeschikkingstelling'. Heel vaak worden deze auto's gebruikt als carpoolwagen met collega's."

Patrick: "De leasewagens zijn helaas nog niet elektrisch. Die prijzen liggen voorlopig nog te hoog. In de overlegorganen vroegen we daarom om de elektrische Q4 op te nemen in dit gamma, want die is een pak voordeliger. Die boot wordt voorlopig echter afgehouden. Er wordt immers voorrang gegeven aan klantenwagens (die op dit moment vaak iets langer moeten wachten op hun levering)."



"Leidinggevendenden worden in de richting van een elektrische wagen geduwd"
Dirk Everaert



"Telewerk werd voor bedienden uitgebreid naar twee dagen per week"
Patrick Van Orbeek

Monitoring

Ronny: "Binnen de werkgroep mobiliteit monitoren we nauwgezet hoeveel mensen er met de wagen, bus, fiets, ... naar het werk komen. We stellen vast dat bedienden meer gebruik maken van het openbaar vervoer en vaker fietsen dan arbeiders. De verklaring hiervoor ligt voor de hand: overdag fietsen is aangenamer dan 's nachts en onze arbeiders zijn gebonden aan bepaalde shifts die vast liggen."

Dirk: "Heel wat werknemers komen van ver buiten Brussel en wonen in Vlaanderen of Wallonië. De gemiddelde woon-werkafstand ligt tussen de 50 en 60 km enkele rit. De fiets is dan ook vaak geen realistische optie."

Patrick: "Misschien kunnen we onze pendelbusdienst vernieuwen door elektrische minibussen in te schakelen. Zo ligt er minder afstand tussen de plaats waar mensen wonen en de vaste bushaltes die we nu voorzien met de grote pendelbussen. Op dit moment hebben we 5 à 6 grote routes, maar dat blijkt niet voldoende. En tegelijkertijd kan natuurlijk niet iedereen 's ochtends en 's avonds 50 km fietsen. Het is begrijpelijk dat, wanneer een shift voorbij is, men niet nog 2 uur met het openbaar vervoer wil pendelen naar huis. Dus moeten we op zoek naar een (duurzame) oplossing. Telewerk werd voor bedienden uitgebreid naar twee dagen per week, voor onze arbeiderscollega's zoeken we nog naar het ideale aanbod."

| Fien Vandamme |

Tips voor overleg over mobiliteit

1. BEPAAL DE TCO (TOTAL COST OF OWNERSHIP) WAAROP JE COLLEGA'S RECHT HEBBEN

Bij een TCO-berekening worden alle kosten voor de werkgever bij het ter beschikking stellen van een bedrijfswagen in rekening gebracht. Dat is beter dan uit te gaan van het leasebudget, waarin niet alle kosten automatisch zijn verrekend. Als uitgegaan wordt van de TCO-berekening dan worden elektrische bedrijfswagens vaak voordeliger dan gelijkwaardige wagens met een verbrandingsmotor. Door de TCO van een bedrijfswagen te berekenen, kan je ook de omvang bepalen van het mobiliteitsbudget (zie punt 4).

Let op: het is niet de bedoeling dat de vergroening eenzijdig ten laste komt van de werknemer. Waak erover dat de omzetting naar het TCO-systeem niet nadelig is voor de werknemers. Laat ook niet alles over aan de werkgever, informeer je zelf goed. Vraag transparantie over de verschillende componenten die bij de TCO-berekening gebruikt worden.

2. AGENDEER DE VERGROENING VAN HET WAGENREGLEMENT IN DE OVERLEGORGANEN EN VRAAG TRANSPARANTIE OVER HET OPLOPENDE VOORDEEL VAN ALLE AARD VOOR NIEUWE BENZINE- EN DIESELWAGENS

Agendeer de vergroening van het wagenreglement, de nieuwe emissienormen voor bedrijfswagens en het mobiliteitsbudget in de overlegorganen. De nieuwe wet, zal sowieso aanpassingen aan het wagenreglement vergen. Het is ook belangrijk dat het wagenreglement transparant is over het oplopende voordeel van alle aard (VAA) voor werknemers vanaf 2026. Voor nieuw aangeschafte wagens met een verbrandingsmotor vanaf 1 juli 2023 geldt een overgangsregeling. Deze zullen vanaf dan duurder worden voor werknemers. Vanaf dan kan het VAA aardig beginnen oplopen.

3. ZOEK OPLOSSINGEN VOOR HET OPLADEN VAN ELEKTRISCHE BEDRIJFSWAGENS

De laadinfrastructuur is niet zomaar voorhanden. Er komt heel wat bij kijken:

- Is het aanbieden van laadkaarten voor publieke laadpunten een optie voor de werkgever?
- Als je bij je thuis een laadpaal laat installeren: wie betaalt die en wie is de eigenaar ervan?
- Indien je nog een andere elektrische wagen bezit

thuis, mag deze dan ook opgeladen worden met deze laadinfrastructuur?

- Wat als de laadpaal beschadigd is, als je verhuist of je contract opzegt: wie betaalt dan de rekening?
- Zijn de integratie van de installatiekosten van de laadpaal thuis en de oplaadkosten mogelijk binnen het mobiliteitsbudget?

4. ONDERHANDEL OVER DE INVOERING VAN EEN ZO BREED MOGELIJK MOBILITEITSBUDGET

Probeer een zo breed mogelijk mobiliteitsbudget te bekomen, zo mogelijk met de opties met en zonder bedrijfswagen. Gebruik de TCO om de omvang ervan te berekenen. Voor heel wat collega's kan een mobiliteitsbudget een interessant alternatief zijn voor een bedrijfswagen: voor hen die dicht bij het werk wonen; voor collega's die met het openbaar vervoer willen pendelen; voor gezinnen met meerdere bedrijfswagens of voor collega's die bewust zonder auto leven.

- Onderhandel zo ruim mogelijke bestedingsmogelijkheden in de tweede pijler zodat het mobiliteitsbudget concurrentieel is ten opzichte van de bedrijfswagens buiten het mobiliteitsbudget.
- Probeer combinaties tussen de drie pijlers (wagen, duurzaam vervoer en duurzaam wonen, loon) te onderhandelen. Zodat werknemers kunnen kiezen voor een mobiliteitsbudget met en zonder wagen.

| Koen Repriels & Fien Vandamme |



© Shutterstock

Campagne ACV Puls

Met sociaal overleg slimmer onderweg

Vanaf 2026 moet elke bedrijfswagen elektrisch zijn. Dat is het uitdagende voorname van de overheid, die af wil van vervuilende bedrijfswagens. ACV Kader, het netwerk van kenniswerkers en kaderleden binnen het ACV, en ACV Puls – dat de meeste ACV-leden met een bedrijfswagen vertegenwoordigt – zijn niet tegen die omslag naar een groenere mobiliteit, integendeel. Zolang die omslag niet nadelig is voor werknemers. Daar moeten werknemersinspraak en sociaal overleg voor zorgen.

Voor heel wat werknemers is het privégebruik van een bedrijfswagen een substantieel onderdeel van hun verloningspakket. Met de campagne

#metsociaaloverlegslimmeronderweg wil ACV Puls duidelijk maken dat werknemers positief staan tegenover de noodzakelijke transitie naar een groe-

nere mobiliteit, maar – tegelijk – dat we moeten vermijden dat werknemers de prijs betalen voor die noodzakelijke groene transitie. Een sterk sociaal overleg hierover is dan ook cruciaal, om eventuele verliezen voor werknemers gecompenseerd te zien, door bijvoorbeeld arbeidsduurvermindering, bijkomende vakantiedagen, afspraken rond thuiswerk, ...

Gebruik het campagnemateriaal

Maak in het sociaal overleg werk van een duurzaam mobiliteitsplan voor jouw onderneming. Zorg dat dit gedragen is en ga dus het gesprek hierover aan met je collega's. Om dat gesprek te faciliteren, werkte ACV Puls een communicatiepakket uit met posters (gedrukt en digitaal), een e-mailhandtekening, tegels voor Facebook en Instagram. Je vindt het materiaal op www.metsociaaloverlegslimmeronderweg.be

| Sandra Vercammen |



**MET SOCIAAL OVERLEG,
SLIMMER ONDERWEG.**



Sluit je aan bij lerend netwerk

Heb je vragen over de elektrificatie van jullie wagenpark? Of wil je met andere werknemersafgevaardigden verder nadenken hoe je het syndicaal best aanpakt? Mail dan naar milieu.helpdesk@acv-csc.be. We zouden graag een lerend netwerk starten om zo een bredere kijk te krijgen op de syndicale aanpak van deze transitie naar elektrisch rijden.

| Fien Vandamme |