

Elektrische bedrijfswagens:

iets voor (n)u?



**Alle vragen omtrent de elektrificatie
van het wagenpark beantwoord**



Inhoud

Afkortingen	3
Inleiding	4
Algemene info	6
Basisbegrippen	6
FAQ	6
Car Policy	8
FAQ	8
Cafetariaplannen (en cafetariawagens)	10
Risico's	10
FAQ	11
Stappenplan bespreking cafetariaplannen	12
Elektrische bedrijfswagens	14
Green Car Policy / het wagenparkreglement voor elektrische wagens	14
TCO	14
FAQ	14
Laadoplossingen en -kosten	17
FAQ	17
VAA	21
Fiscale veranderingen en gevolgen (2020-2021)	21
Vernieuwde fiscale aftrek (2023-2031)	22
De CO ₂ -coëfficiënt (en hoe deze je geld kan opleveren of kan kosten)	22
Conclusie	23
Mobiliteitsbudget (MB)	24
FAQ	24





Klimaat	26
Is de elektrische wagen wel groen(er)?	26
Mythe 1: EV's zijn slechter voor het klimaat dan ICE's omwille van de fabricage van de batterij	26
Mythe 2: EV's zijn slechter voor het klimaat dan ICE's vanwege de uitstoot bij het opwekken van de energie die ze nodig hebben om te rijden.	27
Mythe 3: Plug-in hybrides zijn groen	27
De opmars van elektrische bedrijfswagens	28
Wagenkeuze	30
FAQ	30
Tips & Tricks	31
Do's & don'ts	31
Interessante linken	32
Verdere vragen?	32

Afkortingen

CBIV: Belasting op de InVerkeerstelling
CPO: Charge Point Operator
EV: Elektrisch Voertuig
FAQ: Frequently Asked Questions
ICE: Internal Combustion Engine (wagens met verbrandingsmotoren)
MB: Mobiliteitsbudget
OCPP: Open Charge Point Protocol
TCO: Total Cost of Ownership
VAA: Voordeel Alle Aard

Colofon

'Elektrische bedrijfswagens – iets voor (n)u?' is een uitgave van het ACV.

Maand van uitgave: februari 2023

Redacteur: Fien Vandamme

Met hulp/bijdragen van:

ACV Puls, The New Drive

Vormgeving: Patricia Martin

Foto's: ©Shutterstock

Verantwoordelijke uitgever: D. Leyon, Haachtsesteenweg 579 - 1030 Brusse

Meer informatie: www.acv-online.be

Inleiding

Het mobiliteitslandschap is constant in verandering. Dit was altijd al het geval. De manier waarop de mens zich doorheen de eeuwen verplaatste, evolueerde mee met de veranderende samenleving. Sommige uitvindingen doorstonden de tand des tijds en zijn nu nog steeds enkele van onze belangrijkste vervoersmethoden (denk maar aan trein, tram, bus en fiets). Anderen vormen van personenvervoer kenden kortstondige populariteit, maar verdwenen daarna uit het collectieve geheugen (ooit al gehoord van een ambiefiets?). Waar paard en kar eeuwenlang de norm waren, hebben we nu veel meer keuze in onze transportmodi - ook wanneer het aankomt op woon-werkverkeer/bedrijfsmobiliteit. Een van de nieuwste ontwikkelingen – **de elektrische wagen** – kent op dit moment zo'n snelle uitrol dat de productie ervan de vraag niet kan bijhouden. Deze veranderingen wekken tegelijk ook heel wat vragen op. Wat zijn immers de rechten van werknemers als het gaat om het thuisladen van een bedrijfswagen? Mag een werkgever deze overstap maken zonder de werknemers te consulteren? Wat zijn je alternatieven als je liever geen bedrijfswagen neemt? Veel van deze vragen worden op dit moment gesteld in heel wat bedrijven en organisaties over heel België.

De wetgeving omtrent mobiliteit – en specifiek deze omtrent bedrijfswagens - verandert steeds. Elektrische wagens zullen binnenkort fiscaal een pak aantrekkelijker zijn, waardoor de 'elektrificatie' of 'vergroening' van heel wat *car policies* nu al een feit is. Het is onze rol en verantwoordelijkheid als vakbond om hieromtrent expertise te delen en pertinente vragen te beantwoorden. Om de vele militanten en secretarissen die worstelen met dit nieuwe thema op de sociale overlegtafel bij te staan, werd deze brochure opgesteld. Belangrijk is dat het gaat om een levend document, waarbij nieuwe vragen, opmerkingen en ontwikkelingen kunnen worden toegevoegd indien we merken dat hier nood aan is. Nieuwe vragen mogen daarom ook steeds doorgestuurd worden naar milieu.helpdesk@acv-csc.be. Wij zorgen er-

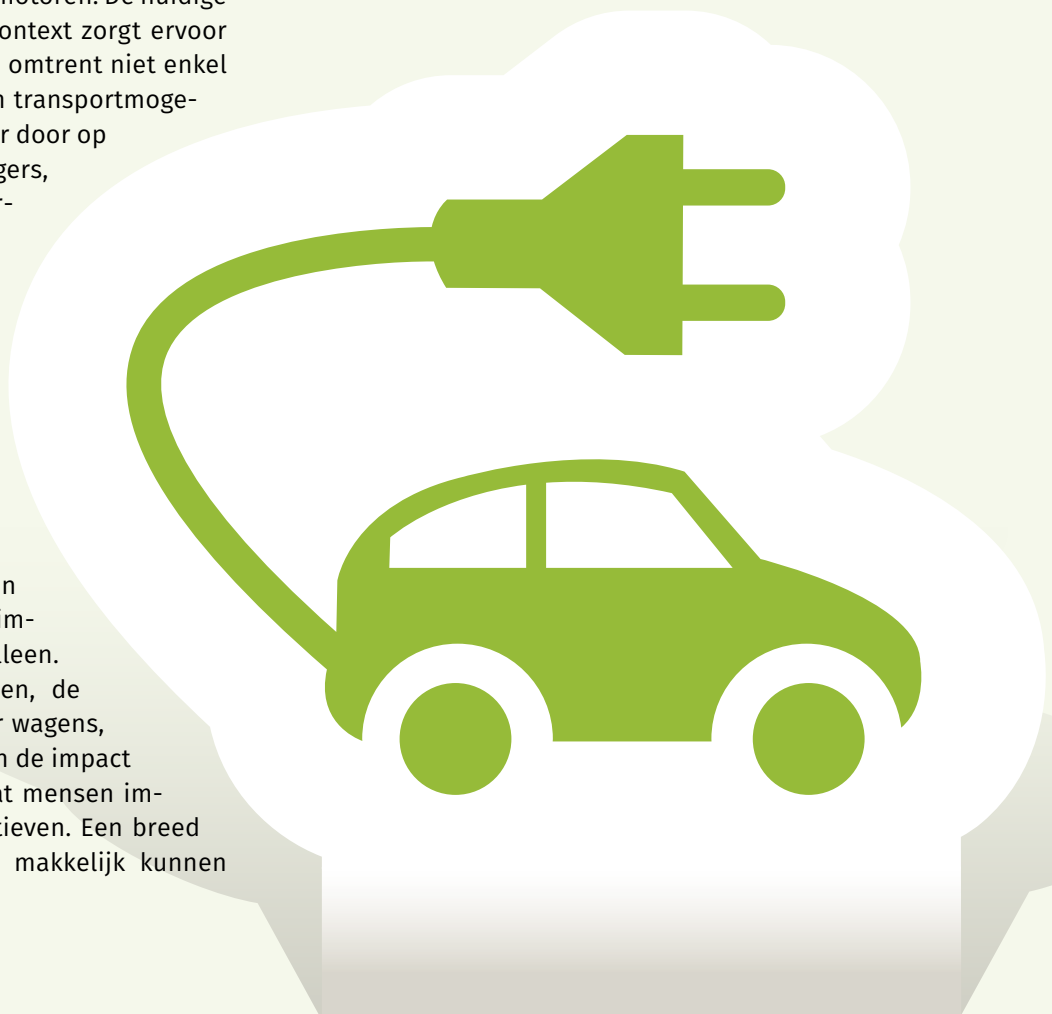




voor dat het document dat op de website te vinden is steeds wordt aangepast.

Laten we echter ook het duurzaamheidsaspect van de elektrificatie van het wagenpark niet uit het oog verliezen. Af en toe wordt geopperd dat de elektrische wagen helemaal geen verbetering zou vormen voor het klimaat, maar klopt dit wel? In deze bundel zal worden ingegaan op deze en enkele andere mythes.

Ten slotte is het klimaatvraagstuk er niet een die wordt opgelost, enkel en alleen door de verbrandingsmotoren te vervangen door elektrische motoren. De huidige socio-politieke en economische context zorgt ervoor dat werknemers met vragen zitten omtrent niet enkel de elektrische wagen, maar àl hun transportmogelijkheden. Koning auto weegt zwaar door op de individuele budgetten van burgers, waardoor alternatieven vaker overwogen worden. Deze komen ook kort aan bod onder het segment van het mobilitéitsbudget. Het is echter belangrijk om deze alternatieven -deeloplossingen (deelwagens, -steps, -fietsen), carpooldatabases, openbaar vervoer, (lease)fietsen, enz. – steeds in het achterhoofd te houden bij het onderhandelen over de zaken in deze brochure. Een duurzaam mobiliteitsaanbod is immers breder dan een *car policy* alleen. Gezien de stijgende energieprijzen, de langer wordende wachttijden voor wagens, het stijgende Voordeel Alle Aard en de impact op milieu en klimaat, zijn heel wat mensen immers op zoek naar goede alternatieven. Een breed aanbod, waartussen werknemers makkelijk kunnen combineren helpt hen daarbij.



Algemene info

Basisbegrippen

Om welke wagens gaat het precies?

Vooraleer we het verder kunnen hebben over elektrische bedrijfswagens (de term die we hierna systematisch zullen gebruiken), is het interessant om eerst enkele basisconcepten te verduidelijken.

Wat de ecologische en sociale implicaties er ook van moge zijn, bedrijfswagens zijn op (para)fiscaal vlak een belangrijk voordeel voor een werknemer (en vooral ook voor werkgever uiteraard). Het is dan ook belangrijk om even stil te staan bij wat bepaalde specifieke termen eigenlijk betekenen. De wetgever zal het nooit hebben over *salariswagens*, gezien dit geen officieel begrip is. Wettelijk gezien is eender welke wagen die je je werkgever ter beschikking stelt en die je tijdens je werkuren of nadien mag gebruiken, een *bedrijfswagen*. Helaas kan deze brede term voor verwarring zorgen. Het is dan ook nuttig om te verduidelijken om welk soort bedrijfswagen het precies kan gaan.

Zo heb je enerzijds de bedrijfswagen als werkinstrument. de Arbeidsovereenkomstenwet bepaalt immers dat de werkgever *“verplicht is om de nodige hulp, hulpmiddelen en materialen ter beschikking te stellen aan de werknemer voor de uitvoering van het werk”* (Art. 20). Heel wat werknemers moeten binnen het kader van hun werk verplaatsingen maken. Voor die beroepsverplaatsingen kan een bedrijfswagen ter beschikking gesteld als hulpmiddel. Een wagen die louter voor professioneel gebruik dient en door de werkgever ter beschikking wordt gesteld, wordt een **‘zuivere bedrijfswagen’** genoemd.

In vele andere gevallen wordt de wagen echter niet enkel voor beroepsverplaatsingen gebruikt, maar kan deze ook privé worden ingezet (voor woon-werkverkeer, of zuivere privé-verplaatsingen). Van zodra de werkne-

mer het voordeel van dit privégebruik geniet, dan spreken we van **een voordeel in natura, of recenter: voordeel alle aard**. Dat heeft dan ook zijn consequenties op arbeidsrechtelijk en (para)fiscaal gebied. Aangezien de bedrijfswagen op deze wijze als een loonvoordeel beschouwd wordt, spreekt men in de volksmond wel vaker van een *salariswagen*. **In deze bundel hebben we het steevast over dit type bedrijfswagen.**

FAQ

Een bedrijfswagen is zeker een interessant voordeel (op (para)fiscaal vlak), maar deze wordt buiten beschouwing gelaten bij het berekenen van verschillende andere rechten. Geen simpele materie, vandaar dat we hieronder de meest courante vragen en hun antwoorden oplist¹.

> Telt mijn bedrijfswagen mee bij het berekenen van sociale zekerheidsrechten?

In het geval van een bedrijfswagen bouwt de werknemer sociale zekerheidsrechten op op basis van het brutoloon. De bedrijfswagen behoort hier niet toe, gezien er geen gewone sociale bijdragen worden betaald op deze wagens. Ze tellen dus ook niet mee voor de opbouw van sociale zekerheidsrechten (bv. pensioen). Hetzelfde geldt voor extralegale sociale zekerheidsrechten (bv. aanvullend pensioen).

> Wordt mijn bedrijfswagen meegenomen bij indexeringen e.d.?

Wanneer het maandloon wordt geïndexeerd (of bij de berekening van eindejaarspremie of het dubbel vakantiegeld, enz.) telt het al dan niet recht hebben op een bedrijfswagen niet mee. Er wordt dus ook geen rekening gehouden met de waarde van dit voordeel in je loonpakket. Het budget voor kleine als grote, goedkope als dure wagens wordt niet geïndexeerd.

¹ Heb je een vraag die je niet terugvindt in dit lijstje? Stuur deze gerust naar milieu.helpdesk@acv-csc.be. Zo blijft de FAQ volledig en up-to-date.





> **Mag ik mijn bedrijfswagen nog steeds gebruiken in geval van ziekte of tijdens mijn vakantie?**

In geval van schorsing van de arbeidsovereenkomst (denk maar aan vakantie- of ziekteperiodes), wordt er opnieuw gekeken naar de aard van de bedrijfswagen. Indien deze louter als hulpmiddel dient voor werkverplaatsingen, dan zal de bedrijfswagen niet ter beschikking blijven van de werknemer gedurende deze periode. Er worden immers geen arbeidsprestaties geleverd.

Indien het echter gaat om een bedrijfswagen als loonvoordeel die ook voor privédoeleinden mag worden gebruikt (de salariswagen), dan blijft het recht op je wagen gegarandeerd zolang er ook gewaarborgd loon is. In geval van ziekte heeft een bediende bv. recht op 30 dagen gewaarborgd loon, zodat zij dus nog een maand gebruik mogen maken van deze wagen. Omgekeerd heeft men bij voltijds tijdscrediet geen recht meer op gewaarborgd loon, en dus ook niet op het behoud van een bedrijfswagen. Dit principe kan worden toegepast op alle vormen van schorsing of onderbreking van de arbeidsovereenkomst. Toch kan hiervan in realiteit worden afgeweken op bedrijfsniveau, en kan de toekenning worden uitgebreid in de car policy (meestal), de arbeidsovereenkomst, een CAO of kan het een gebruik zijn binnen de onderneming – zo kan het recht op behoud van wagen verlengd worden.

> **Heeft mijn bedrijfswagen invloed op mijn opzegtermijn wanneer ik zelf mijn ontslag geef?**

Hierbij volgen we de nieuwe berekeningswijze die werd ingevoerd door de wet op het eenheidsstatuut. Gezien het loon bij het berekenen van de opzegtermijn volgens deze denkwijze geen rol speelt, is ook het al dan niet recht hebben op een bedrijfswagen geen factor hierin.

> **Heeft mijn bedrijfswagen invloed op mijn opzegtermijn wanneer ik ontslagen word?**

In principe volgen we hierbij de nieuwe berekeningswijze die werd ingevoerd door de wet op het eenheidsstatuut. Gezien het loon bij het berekenen van de opzegtermijn volgens deze denkwijze geen rol speelt, is

ook het al dan niet recht hebben op een bedrijfswagen geen factor hierin.

⚠ Als een werknemer echter reeds in dienst is van voor 01/01/2014 wordt deze berekening complexer. Dan wordt er in het vastklikstelsel deel 1 van de opzegtermijn wel nog gerekend aan de hand van het jaarloon van de werknemer. In deze gevallen zien we dat het al dan niet recht hebben op een bedrijfswagen als loonvoordeel dus wel degelijk een rol in speelt.

> **Mag ik mijn bedrijfswagen blijven gebruiken tijdens mijn opzegperiode?**

Tijdens deze opzegtermijn blijft de arbeidsovereenkomst gewoon gelden, dus hier geldt het principe: zolang men recht heeft op loon, heeft men recht op de bedrijfswagen. Ook bij vrijstelling van prestaties met behoud van loon, blijft dit gelden (tenzij je met de werkgever onderling iets anders overeenkomt).

> **Wat gebeurt er met mijn bedrijfswagen als ik ontslag neem?**

Let goed op: controleer in alle gevallen of er een vergoeding moet worden betaald om de (lease)wagen terug in te leveren (afhankelijk van het leasebeding).

> **Wat gebeurt er met mijn bedrijfswagen als ik ontslagen word via verbreking (en dus zonder opzegperiode)?**

Indien de arbeidsovereenkomst onmiddellijk wordt beëindigd, wordt het recht op de bedrijfswagen ook abrupt verbroken. Dat is zo gezien er ook geen arbeidsprestaties meer moeten worden geleverd en de werkgever geen loon meer dient uit te betalen.

> **Wordt mijn bedrijfswagen meegerekend in de verbrekingsvergoeding wanneer ik zelf met onmiddellijke ingang ontslagen word?**

In de verbrekingsvergoeding moet het voordeel van de bedrijfswagen worden opgenomen. Het waarderen van dit voordeel is echter niet simpel. In principe is

het 'werkelijke voordeel' gelijk aan de besparing die de werknemer heeft doordat deze zelf geen wagen moest aankopen. Een vaak gebruikte rekenwijze om het werkelijke voordeel van de werknemer te berekenen, gebeurt via Autogids.be. Op deze site kan men de kilometerkost van de wagen opzoeken. Aan de hand daarvan kan er worden berekend wat de besparing op jaarbasis betreft. Deze berekening staat dus los van de fiscale waardering van de wagen en is veel minder vastomlijnd. Meestal wordt de waarde van de bedrijfswagen echter forfaitair vastgesteld (bijvoorbeeld rond de 400 à 500 euro per maand).

Car Policy

Een *car policy* of 'wagenparkreglement', is een document waarin men afspraken en richtlijnen vastlegt met de werknemer in verband met het gebruik van een bedrijfswagen. Zo'n policy is geen wettelijke verplichting, al wordt het nagenoeg overal gebruikt om misverstanden omtrent het wagengebruik te voorkomen.

Het is belangrijk om goede afspraken te maken rond bedrijfswagens, want hoewel het veelal gaat om een groot voordeel, zijn er niet zelden ook risico's en kosten mee verbonden. Het is dan ook een syndicale taak om hierin duidelijkheid te scheppen en risico's te verminderen door duidelijke afspraken te maken (waar mogelijk)².

FAQ

> Mag een car policy eenzijdig door de werkgever worden gewijzigd?

Het probleem met het vastleggen van een wagenbeleid in een car policy is dat een policy een zwakke rechtsbron is. Bepaalde rechtsleer aanvaardt immers dat een policy eenzijdig kan gewijzigd worden door de werkgever, mits informatieverstrekking aan de overlegstructuur.

² Heb je een vraag die je niet terugvindt in dit lijstje? Stuur deze gerust naar milieu.helpdesk@acv-csc.be. Zo blijft de FAQ volledig en up-to-date.

ren en het respecteren van een redelijke opzegtermijn (bv. 6 maanden).

In de mate dat er geraakt wordt aan het voordeel van privégebruik van de bedrijfswagen, hetgeen een onderdeel van het loon uitmaakt en dus een overeengekomen en essentieel bestanddeel is van de arbeidsovereenkomst, kan de wijziging in principe niet eenzijdig door de werkgever gebeuren.



Tip: Houd goed in de gaten welke rechtsbronnen er worden aangewend. Afspraken omtrent bedrijfswagens worden vaak vastgelegd in een *car policy*, maar dit is een van de laagste rechtsbronnen. Een stap hoger vind je de gebruiksovereenkomst. CAO's bieden de hoogste bescherming. Probeer dus zoveel mogelijk afspraken omtrent de bedrijfswagens in een iets hogere rechtsbron onder te brengen. Van afspraken uit CAO's kan niet worden afgeweken in individuele arbeidsovereenkomsten.

Omgekeerd geldt ook: afspraken uit een car policy kunnen overschreven worden door zaken uit individuele arbeidsovereenkomsten.

> Welke argumenten kunnen we aanhalen om ervoor te zorgen dat een car policy niet eenzijdig door de werkgever kan worden gewijzigd?

Alhoewel bedrijfswagens niet uitdrukkelijk vernoemd worden in de regelgeving rond sociaal overleg, zijn er heel wat mogelijkheden om deze thema's op de sociale overlegtafel te brengen. Kijken we bijvoorbeeld naar de bredere formulering van de bevoegdheden van enkele overlegstructuren (zowel ondernemingsraad als de vakbondsafvaardiging), dan merken we dat er heel wat juridische kapstokken te vinden zijn om overleg af te dwingen over bedrijfswagens en het beleid hierrond.





Indien er op collectief niveau een beleid omtrent arbeidswagens gewijzigd wordt, dan zien we dat zowel de ondernemingsraad als de vakbondsafvaardiging moeten worden berokken voor (ten minste) informatieoverhandiging en overleg.

Ondernemingsraad:

> Art. 15 uit de bedrijfsorganisatiewet & art. 9 – 10 uit CAO 9: op bepaalde punten wordt er voorzien dat de werkgever moet informeren en consulteren – uitdrukkelijk wanneer het gaat over een wijziging in de arbeidsorganisatie en arbeidsvoorwaarden. Hieronder kunnen we het recht op een toekenning van een bedrijfswagen zien.

> Art. 11 uit de Arbeidsreglementenwet: als er afspraken in het arbeidsreglement zijn vastgelegd, heeft de OR niet enkel informatie- en consultatierechten, maar ook beslissingsbevoegdheid.

Vakbondsafvaardiging:

> Art. 11 en 14 uit CAO 5: de vakbondsafvaardiging heeft een algemene bevoegdheid omtrent arbeidsverhoudingen, het onderhandelen van CAO'S, maar heeft ook recht op informatie met betrekking tot veranderingen inzake de contractuele of gebruikelijke arbeids- en beloningsvoorwaarden. Ook eventuele sectorale CAO's vallen hieronder.



Tip: Het voordeel van het privégebruik van de bedrijfswagen an sich is een onderdeel van het loon. De werkgever heeft niet het recht om dit soort overeengekomen en essentiële arbeidsvoorwaarden eenzijdig te wijzigen. Indien men bij het wijzigen van de car policy ook raakt aan het loonvoordeel dat men overeenkwam, dan is die wijziging niet wettig. Let dus goed op.

> Indien mogelijk, waarop focus ik me best als de inhoud van de car policy wordt besproken tijdens het overleg?

Gezien de car policy geen wettelijk verplicht document is, zijn de zaken die erin kunnen worden opgenomen erg uiteenlopend. Deze kunnen gaan van 'wie mag er rijden met de wagen' tot 'welke alternatieven voorziet de werkgever (bijvoorbeeld: het mobiliteitsbudget)'. Enkele zaken waarvoor je best een extra oogje in het zeil op houdt, zijn:

- > De toekenning van bedrijfswagens
 - Welke functies komen hiervoor in aanmerking?
 - Wat bij functiewijziging?
- > De keuze van de wagen
 - Over welke types en budgetten spreken we?
 - Worden leasebudgetten of TCO-budgetten gehanteerd en welke budgetcategorieën gelden voor welke functies?
 - Welke accessoires komen in aanmerking?
 - Zijn er verboden of verplichte opties?
 - Is er een beperkte lijst van merken en modellen waaruit mag worden gekozen of is er een vrije keuze binnen de budgetgrenzen
 - Mag of moet er worden gekozen voor elektrische voertuigen en/of hybrides? Gelden er andere minimale milieu-vereisten?
 - Wat is de TCO/Total Cost of Ownership van deze wagens? (zie: het onderdeel omtrent TCO)
- > Uit welke stappen bestaat de bestelprocedure?
Het gebruik van de wagen
 - Wie mag rijden met de wagen?
 - Op welke manier moet de bestuurder 'als goede huisvader' zorg dragen voor de wagen?
- > Het onderhoud
 - Hoe frequent moet dit gebeuren?
 - Is er een verplichte garage(keten) waarbij je je auto moet binnenbrengen?
- > De toekenning van een tankkaart/laadkaart
 - Heb je recht op een tank-/laadkaart? (zie het onderdeel omtrent laadoplossingen)
 - Bevat deze tank-/laadkaart een limiet?
 - Mag je deze ook buiten België gebruiken?

> Wat gebeurt er met de bedrijfswagen tijdens een schorsing of beëindiging van de arbeidsovereenkomst? (zie het onderdeel omtrent basisbegrippen)
Op welke tussenkomst van kosten kunnen werknemers rekenen?

- Wat met de installatie van eventuele laadpaalinfrastuctuur bij de werknemer thuis? (zie het onderdeel omtrent laadinfrastructuur)
- Wordt er tussengekomen in zaken als car wash, parkeerkosten, enz.?
- Worden ook de energiekosten voor het opladen van elektrische bedrijfswagens thuis terugbetaald?

> Wat bij verkeersovertredingen?

> Wat bij schadegevallen?

> Wat is de specifieke duur van de toekenning van de bedrijfswagen?



Tip: Omtrent vele van deze onderwerpen doet de wetgeving geen uitspraken. Sommige zaken zijn echter erg goed te verdedigen. Als de werkgever vroeger een tussenkomst voorzag in de brandstofkosten, dan moet hij dit in principe ook doen voor de laadkosten van een EV.

Cafetariaplannen (en cafetariawagens)³

Bedrijfswagens kunnen onderdeel zijn van het loonsysteem van de werkgever, maar kunnen ook worden toegekend in het kader van een cafetariaplan. Dit laatste is een plan dat een werknemer de mogelijkheid geeft om een deel van het eigen loonpakket zelf samen te stellen binnen een gegeven kader of budget. Vandaar ook de naam: in een cafeteria kan je ook je eigen maaltijd samenstellen. Binnen zo'n cafetariaplan is een bedrijfswagen vaak een van de belangrijkste/populairste zaken waartussen men kan kiezen. Andere klassiekers zijn: een (lease)fiets, een NMBS-abonnement, een duurdere GSM, pensioensparen, vakantiedagen, enz.

In principe zijn cafetariaplannen geen goed nieuws voor ons sociale zekerheidssysteem, gezien het een manier is om sociale zekerheidsbijdragen te ontwijken. Vandaar dat de vakbond vaak aarzelend zal reageren op nieuwe cafetariaplannen. Daarnaast zijn de voordelen binnen een keuzepakket niet steeds even voordelig als ze lijken. Ze stellen ons dan ook vaak voor juridische vraagstukken. In eerste instantie raden we dus af om de overstap te maken naar dit soort plannen, en wijzen we op het belang van duidelijke sensibilisatie van alle werknemers. Neem zeker ook contact op met jullie vakbondssecretaris wanneer dit voorstel op tafel komt te liggen.

Risico's

Vaak is het invoeren van cafetariaplannen moeilijk te houden, maar dat belet ons niet om waakzaam te blijven voor eventuele adders onder het gras. Een lager brutoloon met meer extralegale voordelen op korte termijn, kan op lange termijn immers bijzonder nadelig zijn voor de werknemer. Het kiezen voor een bedrijfswagen binnen zo'n plan, houdt meestal in dat je inboet

³ Gebaseerd op een voorstelling van Vic Van Kerrebroeck (ACV Puls)



op een deel van je brutoloon. Het gaat bijvoorbeeld om een deel premies (zoals bv. de eindejaarspremie) die niet rechtstreeks worden uitbetaald, maar worden omgezet in een budget die binnen het plan kan worden gespendeerd. Dit lagere brutoloon heeft op zijn beurt zijn uitwerking op enkele afgeleide loonrechten.

FAQ

> Is een cafetariaplan wettelijk geregeld?

Een belangrijk pijnpunt bij cafetariaplannen is dat er geen algemeen wetgevend kader bestaat. In tegenstelling tot pakweg CAO 90, zit je hier niet met een expliciet regelgevend kader. Wel gelden de algemene regels en mag de werkgever niet eenzijdig de loon- en arbeidsvoorwaarden wijzigen en moet hij de hiërarchie van de rechtsbronnen respecteren.

> Worden cafetariawagens en bedrijfswagens anders behandeld?

Voor de fiscus bestaat er tussen beide wagens weinig tot geen onderscheid. Hoewel het de werknemer is die de keuzes maakt binnen een cafetariaplan, blijft het juridisch gezien zo dat de werkgever de wagen ter beschikking stelt aan de werknemer. Het gaat dus om een voordeel waarbij er arbeidsrechtelijk en fiscaal gezien weinig tot geen onderscheid bestaat tussen bedrijfswagens binnen of buiten het cafetariaplan.

In de praktijk merken we wel dat cafetariaplanwagens binnen een onderneming anders worden behandeld dan gewone bedrijfswagens. Bij bedrijfswagens is het gebruikelijk dat er ook een laadpas ter beschikking wordt gesteld en er wordt tussengekomen in thuislaadinfrastructuur en terugbetaling van laadkosten. Bij cafetariaplanwagens vormen deze voordelen vaak bijkomende voordelen die de werknemer zelf via het brutoloon moet financieren. Werknemers dreigen met dit soort cafetariawagens dus 2 keer te verliezen (én in hun brutoloon, met alle sociale gevolgen van dien, én in voordelen die normaliter vanuit de werkgever worden gegeven zonder bijdrage van de werknemer)

> Kan de inhoud van het cafetariaplan in strijd zijn met barema's?

De hiërarchie van de rechtsbronnen moet steeds worden gerespecteerd. Hogere rechtsbronnen, zoals bijvoorbeeld sectorale CAO's die barema's vastleggen of deze omtrent eindejaarspremies moeten steeds gevrijwaard blijven. Met andere woorden: lagere rechtsbronnen, zoals deze op ondernemingsniveau, kunnen niet raken aan dit soort hogere rechtsbronnen. Indien het keuzebudget van een cafetariaplan gefinancierd wordt met looncomponenten, kan dit er nooit voor zorgen dat de brutolonen lager zijn dan de baremalonen die werden vastgelegd op hoger niveau. Dat zorgt er in de praktijk ook voor dat cafetariaplannen de facto in bepaalde organisaties niet kunnen worden ingevoerd.

> Kunnen bepaalde looncomponenten worden omgevormd naar een cafetariaplan?

Binnen een cafetariaplan kan een werknemer aan de slag met een budget om bepaalde keuzemogelijkheden te financieren. Maar wat als bepaalde looncomponenten worden omgezet of vervangen? In feite kunnen enkel looncomponenten worden omgezet die op ondernemingsniveau onderhandelbaar zijn. Werd een voordeel opgenomen in een bedrijfs-cao, dan zal deze heronderhandeld moeten worden. Werd een voordeel overeengekomen in de individuele arbeidsovereenkomst, dan is de instemming van de werknemer vereist. De keuze van de omzetting moet bovendien expliciet gemaakt worden door de werknemer en geldt voor diens loonpakket naar de toekomst toe.

> Wordt het budget voor het cafetariaplan automatisch geïndexeerd?

Dit hangt af van de componenten waaruit het cafetariabudget werd samengesteld. In vele gevallen gaat het om de bruto eindejaarspremie die wordt omgezet in een cafetariabudget. Die eindejaarspremie indexeert wel en dus ook het cafetariabudget. Andere componenten indexeren niet. Dat maakt dat het cafetariabud-

get niet automatisch indexeert en moet dus onderhandeld worden.



Tip: Zorg er zeker voor dat je collega's zich bewust zijn van de 'addertjes onder het gras' wanneer het gaat over cafetariaplannen (en dus cafetariawagens). Om dit duidelijker te stellen, stelden we onderstaand cijfervoorbeeld op.

Wat als men kiest voor een (elektrische) bedrijfswagen binnen een cafetariaplan en men hiervoor een budget vrijmaakt van 1000 euro per maand?

Stel dat een werknemer de keuze krijgt tussen twee verloningsmodellen:

- > Een brutoloon van 4000 euro
- > Een brutoloon van 3000 euro plus 1000 euro besteedbaar budget in de vorm van een cafetariaplan.

De werknemer kiest de tweede optie en gaat binnen het plan o.a. voor een elektrische bedrijfswagen.

Deze beslissing kost hem/haar bruto:

- > 747 euro dubbel vakantiegeld per jaar
- > 1000 euro eindejaarspremie per jaar
- > 23,08 euro ziekte-uitkering per ziekte dag
- > 974,4€ storting in de groepsverzekering per jaar (ongeveer)
- > 3.466,66 € euro wettelijk pensioen per jaar

Stappenplan bespreking cafetariaplannen

Indien men er op jouw werkplek over nadenkt om een cafetariaplan in te voeren, ga dan voorzichtig te werk. Hieronder vind je alvast een stappenplan om je hierbij op weg te helpen:

1. Laat juridisch onderzoeken of de werkgever een cafetariaplan kan invoeren zonder dat de vakbond daarbij betrokken wordt. Dit is afhankelijk van eventuele bestaande CAO's, de hiërarchie van bepaalde rechtsbronnen, de doorwerking van eventuele opgezegde CAO's, enz. Geen simpele materie, laat je dus zeker bijstaan door een secretaris en/of jurist.
2. Informeer en sensibiliseer de medeafgevaardigden en werknemers omtrent de (mogelijke) negatieve gevolgen van het voorgestelde cafetariaplan (bijvoorbeeld aan de hand van het voorbeeld in bovenstaand kader).
3. Sensibiliseer niet enkel de werknemers, maar doe ook een enquête naar hun wensen en stel een syndicaal actieplan op.

Indien ...

de werknemers goed op de hoogte werden gebracht van de mogelijke risico's van een cafetariaplan, maar toch interesse blijven hebben

of(/en)

de werkgever ervoor kiest om een cafetariaplan eenzijdig door te voeren

... zorg er dan voor dat het cafetariaplan zo goed mogelijk wordt onderhandeld en opgevolgd. Dit doe je bijvoorbeeld door erover te waken dat dit plan kadert in een breed, duurzaam en helder



loonbeleid. Weet iedereen op basis waarvan men verloond wordt? Gaat het om een vaste of variabele verloning? Contacteer hieromtrent zeker je secretaris.

Daarnaast zijn volgende aandachtspunten absoluut onmisbaar bij het onderhandelen van een CAO omtrent een cafetaria-flexplan:

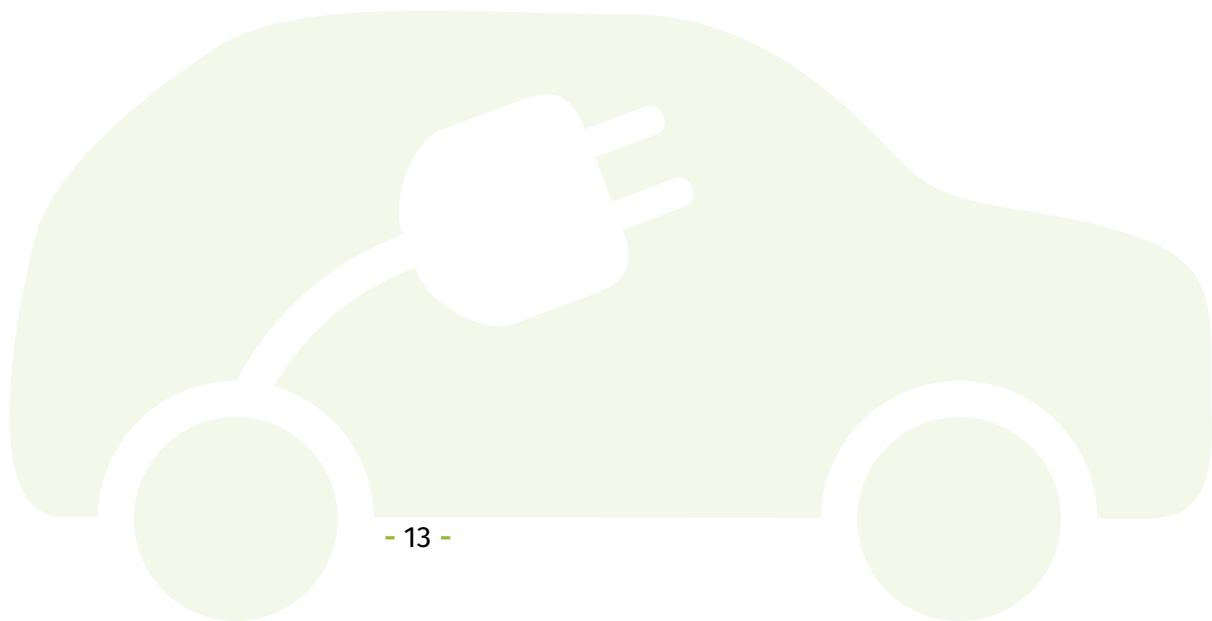
- Welke elementen kiest men als input voor de budgetcreatie? Met andere woorden: waar komt het cafetariabudget vandaan?
- Leg bij voorkeur 'on top' budget vast. Bv. Derdende maand, premie, enz. Hierbij gaat het om loon dat bovenop het eigenlijke brutoloon wordt voorzien.
- Let erop dat er nooit onder de sectorale bruto minimumlonen wordt gegaan. Dit kan wettelijk niet.
- Sommige sectorale CAO's staan niet toe om de 13^{de} maand op te nemen in het cafetariaplan. Kijk dit goed na.
- Een cafetariaplan werkt kostenbesparend. Zorg ervoor dat (het merendeel van) de voordelen in handen van de werknemer terechtkomen.

- Tracht een plan te onderhandelen dat geen of zo weinig mogelijk impact zal hebben op vakantiegeld, aanvullend pensioen, 13e maand en een eventuele verbrekingsvergoeding.

- **Juridisch gezien is er geen automatische terugkeermogelijkheid van cafetariaplan naar brutoloon. Probeer deze zelf te voorzien en onderhandelen. Negotieer dus een duidelijke terugkeerclausule.**

- De vrijwilligheid van een instap in een cafetariaplan zou idealiter zoveel mogelijk gevrijwaard moeten blijven. Werknemers die er reeds werken sinds voor de invoer van het cafetariaplan, zijn op dit vlak wettelijk beschermd. Eventuele nieuwe werknemers zijn dit nog niet en kunnen een plan opgelegd worden. Probeer dit zo veel mogelijk te vermijden.

- Ga voor medezeggenschap over de te kiezen voordelen. Misschien kunnen jullie er mee voor zorgen dat duurzame mobiliteit sterker doorweegt dan milieu-onvriendelijke toepassingen?



Elektrische bedrijfswagens⁴

Green Car Policy / het wagenparkreglement voor elektrische wagens

Nieuwe wetgeving omtrent mobiliteit daagt werkgevers over heel België uit om na te denken over hun mobiliteitsbeleid. Elektrische wagens zullen binnenkort fiscaal een pak aantrekkelijker zijn, waardoor de 'elektrificatie' of 'vergroening' van heel wat *car policies* nu al een feit is. De invoer van elektrische voertuigen verandert heel wat aan vroegere afspraken en gewoontes, dus het is belangrijk om deze te herbekijken op de sociale overlegstructuren.

Elektrische voertuigen kunnen bijzonder interessant zijn voor werknemers. Denk daarbij maar aan rijgemak, de optie van een duurzame wagen, een lager voordeel alle aard (zie het onderdeel omtrent VAA), enz. Toch zijn er ook heel wat risico's die we in acht moeten nemen en vanuit syndicale hoek moeten tackelen. Zo moeten erover waken dat er niet wordt beknibbeld op de wagenbudgetten bij de overstap naar een elektrisch wagenpark, is het belangrijk dat er wordt gekozen voor gelijkwaardige wagens en moet er worden bekeken of er ook duurzame alternatieven als het mobiliteitsbudget kunnen worden ingevoerd.

TCO

De TCO (Total Cost of Ownership) is een totale kostenbenadering van een bedrijfswagen. We komen dus los van de klassieke visie waarbij voornamelijk naar de leaseprijs wordt gekeken en nemen alle kosten die verbonden zijn met de wagen in rekening. Ook alles wat te maken heeft met fiscaliteit, onderhoud en verbruik wordt hierbij in rekening gebracht. Dit TCO-budget wordt niet alleen gebruikt bij mobiliteitsbudgetten (zie het onderdeel omtrent het MB), maar wordt steeds vaker binnen het bedrijfswagenpark ingevoerd.

FAQ

> Waarom is een TCO interessanter dan de klassieke lease- of aankoopprijs?

Vooralsnog bij de overstap naar EV's blijkt dit een interessante optie. Qua aankoopprijs of leasekosten zijn elektrische wagens immers niet de goedkoopste optie. Wat dit betreft halen ze het (voorlopig) niet tegen wagens met een verbrandingsmotor. Toch zien we dat, indien we alle kosten in rekening brengen, de elektrische voertuigen plots een heel pak aantrekkelijker worden. De TCO-budgetten zijn dus noodzakelijk bij een eerlijke kostenvergelijking tussen elektrische en conventionele voertuigen.

> Is er een vaste berekeningswijze voor een TCO-budget?

Helaas is er geen vaste berekeningswijze voor zo'n TCO-budget. De federale overheid denkt er op dit moment wel aan om -in het kader van het mobiliteitsbudget (zie het onderdeel omtrent het MB)- een rekenformule te ontwikkelen en ter beschikking te stellen. Het is dus even uitkijken of de overheid dit soort platform effectief zal lanceren. Als ze dit doen, zullen we binnenkort dus misschien wel een vaste berekeningswijze kennen voor TCO-budgetten.

Vooralsnog bestaat er dus geen vaste formule, maar dit wil niet zeggen dat we geen leidraad/houvast kunnen bieden als het gaat over deze TCO-budgetten. Er is immers wel degelijk regelgeving omtrent TCO's. Althans: deze bestaat al binnen het mobiliteitsbudget. De federale wetgeving omtrent het mobiliteitsbudget stelt dat het mobiliteitsbudget van een werknemer moet overeenkomen met de TCO van de bedrijfswagen waarop hij recht had kunnen hebben en dat deze samengesteld is uit enkele parameters. Deze parameters zijn:

- De jaarlijkse bruto-kostprijs voor de werkgever van de wagen waarvoor de werknemer in aanmerking komt;

⁴ Gebaseerd op een voorstelling van Roel Vanderbeuren van The New Drive





- De fiscale en parafiscale lasten⁵ ;
- De met de wagen gerelateerde kosten in het kader van het bedrijfswagenbeleid (zoals: financierings- en brandstofkosten, solidariteitsbijdrage, enz.).

> **Welke zaken worden best opgenomen in de TCO-berekening?**

Bovenstaande is wat de wetgeving voorlopig vastlegt. In realiteit houd je best rekening met vier categorieën:

- De kosten gerelateerd aan het voertuig
 - Aankoopkosten⁶ of leasekosten
 - Restwaarde bij doorverkoop
 - Enz.
- De kosten die verbonden zijn aan bepaalde diensten
 - Financiering
 - Verzekering
 - Vervangwagen
 - Bijstand
 - Reparatie
 - Onderhoud
 - Banden
- De energiekosten
 - Elektriciteit, benzine, diesel, CNG
 - Een eventueel (thuis)laadpunt
- Fiscaliteitsgerelateerde kosten
 - BTW
 - VAA
 - Solidariteitsbijdragen
 - Verworpen uitgaven
 - Fiscaal effect (aftrek)
 - BIV (eenmalig)
 - Verkeersbelasting (jaarlijks)

⁵ Let wel: Als er voordelen verbonden zijn met de (fictieve) bedrijfswagen waar de werknemer recht op heeft, denk aan fiscale aftrekmogelijkheden, worden deze ook afgetrokken van het TCO-budget voor het mobiliteitsbudget.

⁶ Wanneer de werkgever eigenaar is van de bedrijfswagen, wordt de financieringskost vervangen door een jaarlijkse afschrijving van 20%. Daarbij moet rekening worden gehouden met de werkelijke kostprijs van de bedrijfswagen voor de werkgever.

> **Hoe komt het dat mijn werkgever op dit moment meerdere TCO-budgetten vergelijkt?**

De ene TCO-berekening is de andere niet omdat men hierbij onvermijdelijk gebruik moet maken van bepaalde parameters en veronderstellingen. De meeste consultancy bureaus gebruiken allemaal dezelfde parameters, maar maken hierbij verschillende aannames of vertrekken vanuit een ander uitgangspunt. Verschillende berekeningsmethodes kunnen werknemers daarom een voordeliger of nadeliger budget opleveren. Probeer dus zo goed mogelijk de materie mee op te volgen, of schakel hulp in van je vakbondssecretaris of milieu.hulpdesk@acv-csc.be.

> **Waarom kan een foutieve berekening van het TCO-budget de werknemers nadeliger uitkomen?**

De berekeningswijze van deze TCO en specifiek onrealistische parameters kunnen voor een onderschatting van het TCO-budget zorgen. Dat zorgt ervoor dat werknemers veel minder keuze hebben. Je bekomt immers onterecht een goedkoper budget voor de aankoop en onderhoud van een wagen. Als men in jullie bedrijf de overstap maakt naar TCO-budgetten, kijk dan zeker kritisch mee naar hoe deze budgetten worden opgesteld en of de kosten wel voldoende hoog worden ingeschat.

> **Bestaat er financiële onzekerheid met betrekking tot de werkelijke kost aangezien fiscaal een onderscheid gemaakt wordt tussen TCO en Real Cost of Use?**

Er bestaat inderdaad een zekere mate van financiële onzekerheid door het verschil tussen TCO en realiteit. De TCO-berekening (en de budgetten die daarop worden gebaseerd) is een theoretische berekening, gebaseerd op reële marktprijzen en bepaalde aannames. Maar de uiteindelijke werkelijke kost hangt af van de evolutie van energie- en brandstofprijzen, effectief gereden kilometers, enzovoort. Die onzekerheid speelt enerzijds in het nadeel van de werkgever, omdat die de extra kosten draagt (de werknemer betaalt enkel het VAA dat jaarlijks vastligt), maar anderzijds ook voor de werknemer die geen zekerheid heeft over welke wa-

gens precies binnen welk budget kunnen worden gekozen. Die onzekerheid kan deels worden weggenomen.

> **Een bedrijf kan kortingen krijgen die een individu niet krijgt. De TCO vertegenwoordigt dan niet de waarde die de wagen voor het individu/ gebruiker heeft. Klopt dit?**

Dat klopt. De TCO vertegenwoordigt de totale jaarlijkse kost voor de werkgever. Een eerlijke TCO-berekening houdt wel rekening met eventuele fleet kortingen en andere waarop de werkgever recht heeft. Op die manier komen die ook ten goede van de werknemer, vermits die binnen zijn of haar budget een wagen kan kiezen waarvoor hij/zij niet in aanmerking zou komen mochten de kortingen niet van kracht zijn.

> **Wat zijn klassieke aandachtspunten om extra goed in de gaten te houden wanneer de TCO-berekening wordt gepresenteerd?**

- Bij plug-in hybrides wordt het verbruik vaak te laag ingeschat, maar in realiteit ligt dit getal veel hoger. Het is raadzaam om een correctiefactor in te rekenen.
- Bij het afsluiten van contracten met leasingmaatschappijen wordt een schatting gemaakt van het aantal kilometers die de wagens zullen rijden. Om kosten te drukken (en de TCO dus lager te houden) wordt dit getal vaak lager voorgesteld dan in werkelijkheid het geval is, zeker bij elektrische voertuigen. Als redenering wordt er meegegeven dat "je nu eenmaal minder ver kan rijden met een elektrische auto". Dat klopt natuurlijk niet. Ook telewerk wordt hierbij vaak aangehaald door de werkgever. Thuiswerk heeft zeker enige impact, maar die wordt vaak overschat. Enkele dagen telewerken zegt immers niks over het aantal professionele of privé-kilometers die worden afgelegd. Let er dus zeker op dat het aantal kilometers/jaar die men vastlegt realistisch is.
- Op basis waarvan werden de elektriciteitskosten berekend? De cijfers van de VREG of CREG zijn het meest interessant om mee te werken. Het is raadzaam om die te raadplegen via de publieke site om te beoordelen of er realistische kWh-prijzen worden ingecalculeerd.

- Werd er gerekend aan de hand van een logische mix van de reële laadkosten thuis/op het werk/onderweg? Of ging men uit van de goedkoopste optie (bv. 90% laden op het werk) of een vaste kilowattuurprijs in hun simulatie, die niet realistisch is en zo een negatieve invloed heeft op de uiteindelijke TCO? Mensen zullen vanzelfsprekend veel thuisladen, dus dit moet men ook zo inrekenen.

- De looptijden van leasecontracten van elektrische voertuigen worden vaak verlengd van 4 jaar (48 maanden) naar 5 jaar (60 maanden) om deze lease financieel interessant te maken. Dat is niet per se een slechte zaak, het helpt om de elektrische wagen competitief te houden met traditionelere wagens. Maar het is wel degelijk een aandachtspunt.

- Van welke verbruiksfactor gaat men uit bij de berekening? Het theoretische verbruik van auto's ligt steevast lager dan hun effectieve verbruik. Een verbruiksfactor van boven de 100% is dus een betere manier om te rekenen.

- Soms wil men ook de kosten van de laadinfrastructuur op het bedrijfsterrein opnemen in de TCO-berekening. Deze denkwijze is niet fair en klopt niet. Bedrijfsinvesteringen mogen niet bekostigd worden door deze op te nemen in de budgetten van de werknemers. Een thuislaadpunt komt uiteindelijk in het bezit van de werknemer en het is dus niet vreemd dat deze in het wagenbudget wordt opgenomen. Dit is niet het geval voor laadinfrastructuur op de werk-site. De investeringen van de onderneming hebben niks te maken met de kost van de voertuigen.

- Stel meteen de vraag of het TCO-budget ook bruikbaar is in functie van het mobiliteitsbudget.

! Let er wel op dat deze overstap niet gebruikt wordt als kostenbesparingsmaatregel, waarbij er een hoop **nieuwe** TCO-budgetcategorieën worden gecreëerd die theoretisch lager liggen dan de werkelijke mobiliteitskosten van vandaag. Zo worden toestanden gecreëerd waarbij werknemers bijvoorbeeld vroeger een fietsvergoeding en een volledige terugbetaling openbaar vervoer kregen, maar dit door een onheus





gebruik van het mobiliteitsbudget nu niet meer kunnen bekostigen. Let er dus op dat het gebruik van het TCO-budget als mobiliteitsbudget geen financiële achteruitgang betekent voor de werknemer.



Tip: kijk niet alleen kritisch naar de manier waarop de onderneming omgaat met deze TCO-budgetten, maar bekijk ook of er ruimte is om deze op geregelde tijdstippen te herevalueren. Hoewel de kostprijs van een elektrisch voertuig misschien wel wat zal zakken, stijgen de algemene kosten wel. Op die manier wordt het TCO-budget dus achterhaald, en krijg je steeds maar minder wagen voor je geld (of in het geval van het mobiliteitsbudget: minder diensten voor je geld). Terug onderhandelen is de boodschap!

Laadoplossingen en -kosten

Laadinfrastructuur is over het algemeen een heikel gegeven bij de overstap naar een elektrisch wagenpark. Er moeten veel verschillende knopen worden doorgehaakt en er is weinig effectief wettelijk vastgelegd. Daarnaast moet men niet enkel kijken naar de kostprijs van verschillende installaties, maar ook naar wat praktisch haalbaar is voor het net.

FAQ

> Op welke manieren kan ik mijn bedrijfswagen opladen?

- Thuisladen
- Bedrijfsladen
- Publiek (snel)laden
- Laden op bestemming (bv. bij klanten, partners, enz.)

Uit onderzoek blijkt dat 90% van de laadbeurten gebeurt thuis of op het werk. Slechts 10% van het laden doet men onderweg of op een 'vreemde' bestemming. Deze percentages onthoud je best ook voor de TCO-berekening. Wanneer men rekent dat werknemers het merendeel van de tijd op het werk zullen laden, is dit dus een onrealistische verwachting.

> Kan mijn werkgever me verplichten om zoveel mogelijk op het werk te laden?

In de *car policy* kan een werkgever een bepaalde voorkeur formuleren omtrent de te gebruiken laadmix (bv. minstens 50% op het werk laden) om de TCO zo laag mogelijk te houden. Vaak heeft men op het bedrijfsterrein immers de mogelijkheid om te laden aan een lager tarief. Strikt genomen kan daar moeilijker op worden gecontroleerd, maar het kan wel. De partij die het laden organiseert voor de werkgever, levert immers een factuur met overzicht van de laadsessies.

Het komt echter niet vaak voor dat een werkgever zo extreem is in de vereisten van de laadmix. Vaak moedigt de werkgever wel aan om zoveel mogelijk thuis en op het werk te laden, terwijl men publiek laden wil af raden (omwille van de kostprijs).

> Wat is een laadpas?

De werking van een laadpas is vrij gelijkend op die van een tankkaart. De werkgever gaat op zoek naar eMSP (e-mobility service provider), of in andere woorden: een laadpasleverancier. In praktijk lopen deze diensten vaak via de leasemaatschappij, maar dit hoeft niet. De werkgever kan ook een volledig afzonderlijke provider zoeken.

Interessant: zo'n laadpas bestaat ook als een 2-in-1 formule met een geïntegreerde tankkaart. Zo iets kan interessant zijn voor hybrides, maar ook voor bedrijven die zowel EV's als diesel- en benzinebedrijfswagens bezit en voor alle werknemers dezelfde kaart wil voorzien.

> Hoe werkt de terugbetaling van thuisladen?

Ook thuislaadsessies worden geregistreerd via de laad-

pas. De service provider betaalt (meestal 2 à 3 maandenlijks) deze laadkosten terug aan de werknemer en stuurt de factuur ervan naar de werkgever. Let wel: deze terugbetaling gebeurt op basis van een eenheidstarief (meestal aan de hand van de gegevens van de CREG). De terugbetaling is dus niet automatisch hetzelfde bedrag als de werkelijke energiefactuur van de werknemer.

> **Is de werkgever verplicht om een laadkaart te voorzien?**

Ja! Indien er voor andere wagens een tankkaart wordt voorzien, is er geen enkele reden om geen laadkaart te voorzien voor EV's. Zo'n laadpas heb je overigens hoe dan ook nodig om op het werk te laden, thuis te laden, enz.

> **Waar is mijn laadkaart geldig?**

Dat is afhankelijk van het contract dat je werkgever afsloot. Idealiter gelden hiervoor dezelfde regels als bij de tankkaart (bv. overal binnen de Benelux).

> **Wat als ik op reis ga naar een gebied buiten de geldigheid van mijn laadkaart?**

In dit geval zijn er twee opties: oftewel betaal je rechtstreeks zelf het bedrag voor de laadbeurt (bij de meeste laadpalen kan er ook via creditcard of app worden betaald), oftewel maak je gebruik van *split billing*. Dit laatste houdt in dat je voor het gemak alsnog de laadkaart gebruikt, maar de kosten van het laden worden nadien wel in rekening gebracht via je werk.

> **Mijn werkgever weigert om laadpalen te zetten op het bedrijfsterrein. Wat moet ik doen?**

Probeer alsnog zoveel mogelijk aan te dringen op bedrijfslaadinfrastructuur. Vaak wordt gezegd dat dit niet echt nodig is omdat er natuurlijk ook elders kan worden opgeladen. Zoals hierboven reeds vermeld, wordt er echter gemiddeld 45% van de tijd thuis, en 45% van de tijd op het werk geladen. Dat zijn cijfers om rekening mee te houden. Natuurlijk is alles afhankelijk van de technische mogelijkheden, de effectieve aanwezigheid van werknemers, de gewenste laadmix, de groei-

prognose van EV's binnen het wagenpark, enz. Idealiter wordt er dan wel gekeken naar mogelijkheden in de buurt/partnerschappen met naburige bedrijven.



Tip: Niet reguleren zonder faciliteren! Elektrische wagens kunnen binnen een bedrijf niet doorgedruwd worden, zonder ook infrastructuur of laadoplossingen te voorzien.

> **Moet mijn werkgever tussenkomen in de kosten van (de installatie van) het thuislaadpunt?**

De kosten van thuislaadinfrastructuur is erg gevoelig in gesprekken over wagenbudgetten. Het wettelijk kader bepaalt niet wie die infrastructuur bij jou thuis moet bekostigen. Het onderwerp moet dus goed en duidelijk onderhandeld worden. Wat dit betreft zijn er 3 verschillende scenario's:

- De werkgever laat via de CPO (charge point operator) – al dan niet via leasingmaatschappij- laadinfrastructuur bij de werknemers thuis installeren en draagt de volledige kost van dit alles.
- De werkgever laat laadinfrastructuur bij werknemers thuis installeren en komt tussen voor een maximaal budget (bv. 2000 euro excl. BTW).
- Werkgever komt niet tussen in de kost en legt verantwoordelijkheid bij de werknemer.

> **Wat is het bedrag ten koste voor de werknemer bij extra kosten zoals opnieuw keuren elektriciteitsinstallatie, verzwarende bestaande installatie, meerkost snelladen,...?**

Dat hangt heel sterk af van situatie tot situatie. Bij de meeste medewerkers kan een thuislaadpunt worden





geïnstalleerd zonder verzwaaring van de thuisinstallatie of zonder uitgebreide elektriciteitswerken. Bij andere medewerkers is dit mogelijk wel nodig. We adviseren altijd dat de kosten voor een standaardinstallatie wordt gedekt door de werkgever. Dat houdt in: installatie van het laadpunt zelf en aansluiting op het bestaande thuisnet, inclusief keuring.

> **Wat als ik thuis geen laadpunt kan installeren?**

Vaak wordt publiek laden veel vaker toegestaan in de laadmix van de *car policy* voor mensen die thuis niet over laadoplossing kunnen beschikken (appartement, huurhuis, enz.). Dit doet men om werknemers alsnog kans te bieden om in de onmiddellijke omgeving van huis optie te bieden om te laden.

!/ Heb je geen laadpaal in je onmiddellijke omgeving?

Op <https://www.vlaanderen.be/publieke-laadpaal-aanvragen> kan je dit aanvragen.

> **Levert het installeren van een thuislaadpunt extra VAA op wanneer de werkgever hierin tussenkomt?**

Nee, op voorwaarde dat er ook een elektrische bedrijfswagen ter beschikking werd gesteld. Wanneer de werkgever tussenkomt in een thuislaadpunt voor een private elektrische wagen, geldt dit wél als VAA.

> **Hoe werkt de terugbetaling van thuisladen?**

Ook thuislaadsessies worden geregistreerd via de laadpas. De service provider betaalt (meestal 2 à 3 maanden) deze laadkosten terug aan de werknemer en stuurt de factuur ervan naar de werkgever. Let wel: deze terugbetaling gebeurt op basis van een eenheidstarief (meestal aan de hand van de gegevens van de VREG of CREG). De terugbetaling is dus niet automatisch hetzelfde bedrag als de werkelijke energiefactuur van de werknemer.

> **Wat is de werkelijke kost van de elektriciteit als je thuis een laadpunt moet laten installeren?**

Die elektriciteitskost varieert sterk, afhankelijk van het energiecontract van de werknemer. De gemiddelde prijs/kWh voor nieuwe contracten afgesloten in september 2022 lag volgens de VREG-cijfers op 0,70 EUR/kWh.

> **Leveren thuislaadkosten bijkomend VAA op?**

Nee, op voorwaarde dat er door de werkgever een elektrische bedrijfswagen mét laadpunt ter beschikking werd gesteld. In een omzendbrief van Minister Van Peltghem werd wel al verduidelijkt dat het volstaat om het effectieve gebruik van de elektriciteit voor de ter beschikking gestelde bedrijfswagen te kunnen verifiëren. Dus als er een laadpas wordt gebruikt die gekoppeld is aan de werknemer en het voertuig en de laadpas kan aan het thuislaadpunt worden gebruikt - ook al werd dit punt niet door de werkgever bekostigd - rust er op de terugbetaalde elektriciteit geen bijkomend VAA.

> **Kan de installatie van een thuislaadpunt mijn brandverzekering duurder maken wegens verhoogd brandgevaar?**

Er wordt aangeraden om de installatie van een laadpunt aan te geven bij de verzekeraar, maar dit is strikt genomen niet verplicht. Een verzekeraar kan zich bij eventuele schade wel beroepen op de verplichting om steeds aangifte te doen van zaken die het potentiële risico kunnen verhogen. In het slechtste geval kan een brandverzekeraar de niet-aangifte aangrijpen om niet te moeten tussenkomen bij eventuele brand / schade. Er zijn voorlopig nog geen voorbeelden gekend van verzekeraars die de premie verhogen omwille van het vermeende hogere risico, dus we adviseren zeker om het aan te geven.

> **Ik had thuis reeds een laadpunt. Kan ik dit ook gebruiken voor mijn nieuwe elektrische bedrijfswagen?**

Thuislaadkosten kunnen ook worden terugbetaald bij een reeds geïnstalleerd laadpunt (bv. via bedrijfswagen van partner), maar enkel in het geval dat het laadpunt

voldoet aan het OCPP (open charge point protocol), waardoor de laadpas van de werknemer kan worden geregistreerd.

- > **Kosten voor het openstellen van het thuislaadpunt voor de laadpas zijn ook maandelijkse kosten verbonden voor de toegang van de laadpas. Zijn die kosten voor de werkgever of werknemer?**

Dat wordt bepaald door de policy. Sommige werkgevers komen enkel tussen in de kosten voor de installatie van het laadpunt, andere werkgevers komen volledig tussen, ook in de maandelijkse exploitatiekosten.

- > **Ik ga bijna op pensioen en wil helemaal geen elektrische wagen – dan moet ik een laadpaal installeren thuis. Kunnen we overgangsmaatregelen invoeren?**

Dit hangt wat samen met de algemene bepalingen in de car policy. Komt deze medewerker nog in aanmerking voor een nieuwe wagen?

Wanneer het leasecontract of gebruiksrecht voor de wagen afloopt kortelings voor het pensioen van de medewerker, wordt er meestal voor gekozen om het contract nog te verleggen of een inloop- / uitloopwagen te geven. Men zal in de meeste gevallen niet meer overgaan tot de installatie van een laadpunt.

- > **Moeten laadkosten worden opgenomen in de TCO-berekening?**

Bij een TCO-berekening voor elektrische wagens worden idealiter ook de laadkosten en thuislaadinfrastructuur opgenomen. Zo bekom je een vollediger beeld van hoeveel de wagen een organisatie specifiek zal kosten.

Dat wil echter niet zeggen dat de investering van die laadinfrastructuur via het wagenbudget op de nek van de werknemer moet terechtkomen. Het integreren van de kosten van het thuislaadinfrastructuur in wagenbudgetten zelf wordt best vermeden om ongelijkheid tussen werknemers te vermijden. Immers: wie geen thuislaadpunt kan/moet laten installeren heeft op die manier een hoger wagenbudget. Daarnaast is er ondui-

delijkheid over het budget na de eerste leaseperiode, wanneer men ervoor kiest om het thuislaadpunt te blijven gebruiken. (In principe wordt zo'n thuislaadpunt afgeschreven op 4 jaar en/of de looptijd van de leasewagen, na deze afschrijfperiode wordt de werknemer eigenaar van het laadpunt).



Tip: TCO-analyse ≠ wagenbudget! Er is geen enkele reden waarom (thuis)laadinfrastructuur door de werknemer moet worden betaald, enkel en alleen omdat deze werd mee berekend in de TCO-formule. Het staat de onderneming o.a. nog altijd vrij om de budgetten voor elektrische voertuigen iets te verhogen om iets meer keuzemogelijkheid te geven, laadinfrastructuur mee te voorzien en elektrisch rijden zo een duwtje in de rug te geven.

- > **Wat met het onderhoud of pannes van het laadpunt na 4 jaar?**

Ook dit is afhankelijk van de policy binnen de onderneming. Sommige policies bepalen dat de werkgever blijft instaan voor de maandelijkse of jaarlijkse kosten voor onderhoud, service en herstellingen, terwijl andere policies bepalen dat na de periode van 4 of 5 jaar (wanneer de werknemer eigenaar wordt van het laadpunt) die kosten ten laste komen van de werknemer.

- > **Wat als de werkgever mijn laadpunt bekostigde, maar ik binnenkort verhuis?**

Meestal is de werknemer verantwoordelijk voor de verhuis van het laadpunt. Dit wordt echter best onderhandeld en vastgelegd in de car policy.

- > **Wat gebeurt er met je thuislaadpunt (bekostigd door de werkgever) als je werkgever je arbeidscontract beëindigt?**





Vaak kiest de werkgever ervoor om het te laten staan/hangen (bij wijze van afscheidscadeau). Het kan ook worden weggenomen en geïnstalleerd bij een andere werknemer, maar dit gebeurt altijd op kosten van de werkgever.

> **Wat gebeurt er met je thuislaadpunt (bekostigd door de werkgever) als je zelf je arbeidscontract beëindigt?**

- Indien het laadpunt reeds afgeschreven is, is de werknemer eigenaar geworden van het laadpunt en zal de werkgever dit laten hangen / staan.
- Indien het laadpunt nog niet afgeschreven is, kan de werkgever ervoor kiezen om het te laten hangen of weg te nemen.
- Indien het laadpunt nog niet afgeschreven is, maar de werknemer het laadpunt graag zou houden, dan bestaat er vaak de mogelijkheid om het laadpunt over te kopen. In dat geval vraagt men van de werknemer meestal een overname tegen restwaarde (bv. indien het laadpunt minder dan een jaar oud is: 100% terugbetaling, minder dan 2 jaar oud: 75% terugbetaling, minder dan 3 jaar oud: 50% terugbetaling, minder dan 4 jaar oud: 25% terugbetaling).

> **Bestaat er een overzicht met de laadinfrastructuur in België, op sommige plaatsen zijn er weinig openbare punten?**

De laadinfrastructuur in Wallonië hinkt inderdaad achterop in vergelijking met Vlaanderen en Brussel. Er zijn online verschillende kaarten te vinden met een overzicht van laadinfrastructuur. Bv. <https://nl.chargeomap.com/map>. Ook in Google Maps en andere navigatie-apps worden laadpunten meer en meer geïntegreerd.

VAA

Een bedrijfswagen (die je ook voor privé-verplaatsingen mag gebruiken) levert je een belastbaar voordeel op. Dit voordeel wordt berekend op jaarbasis en wordt maandelijks aangerekend op je loonfiche (281.10 of 281.20). Het Voordeel Alle Aard is dus een maandelijks bijdrage voor het privégebruik van een bedrijfswagen. Op de site van de [FOD WASO](#) vind je hieromtrent meer info.

De afgelopen jaren is er echter heel wat veranderd die het VAA behoorlijk heeft beïnvloed.

Fiscale veranderingen en gevolgen (2020-2021)

De veranderingen op fiscaal vlak hebben de laatste twee jaar heel wat impact gehad op het bedrijfswagenpark. Zo is er sinds 2020...

- sprake van fiscale aftrekbaarheid via een formule in plaats van een simpele CO₂-aftrekbaarheidstabel.
- een daling in de vennootschapsbelasting van 29,58% naar 25%.

Het jaar erop zien we ook enkele significante zaken wijzigen. In 2021...

- werden de WLTP-CO₂-waarden geïntroduceerd. Deze waarden betreffen de manier waarop men op Europees niveau de CO₂-uitstoot van wagens kan meten. Vroeger sprak men van NEDC-waarden, maar die bleken een onderschatting van de reële uitstoot. Door te gaan meten met het nieuwe WLTP-systeem, zien we dat de gemiddelde uitstoot is gestegen met 25 g/km (let wel: het gaat hier niet om een effectieve stijging, maar om een stijging wegens preciezere meetinstrumenten en -eenheden). Deze overstap had enkele grote gevolgen. Zo werden bedrijfswagens gemiddeld zo'n 12,5% minder aftrekbaar en ook het voordeel alle aard steeg voor de bestuurders. Beide worden immers berekend aan de hand van de CO₂-uitstoot van een wagen.

De veranderingen uit zowel 2020 als 2021 hebben dus impact op het VAA, maar deze wegen vooral door in wagens met verbrandingsmotor. Voor elektrische wagens hebben de veranderingen door de nieuwe WLTP-cyclus in 2021 immers niets veranderd, gezien zij 0 g/km CO₂-uitstoot hebben – iets wat de uiteindelijke rekening van de werknemer ten goede komt.

Vernieuwde fiscale aftrek (2023-2031)

Vanaf 2026 zullen enkel nog elektrische voertuigen fiscaal aftrekbaar zijn. Vanaf 2023 wordt er daarom voor wagens met verbrandingsmotor een overgangsregime gestart. Zij zullen steeds minder fiscale aftrek genieten (afhankelijk van hun CO₂-uitstoot). Voor ondernemingen is de switch richting elektrisch dus geen onlogische keuze. Hieronder vind je alvast een handig overzicht. Let wel: niet de leveringsdatum van de wagen geldt, wél de besteldatum.

Hoewel we hier niet verder op ingaan, geldt hetzelfde voor de CO₂-bijdragen (de zogenaamde solidariteitsbijdragen), die voor de emissievrije wagens amper stijgt. De reden hiervoor is simpel: de bijdrage wordt berekend aan de hand van de uitstoot en energietype van je wagen. Dit terwijl de CO₂-bijdrage voor wagens met verbrandingsoven tot 5,50 keer hoger kunnen liggen in 2027 ten opzichte van 2023

De CO₂-coëfficiënt (en hoe deze je geld kan opleveren of kan kosten)

Het voordeel alle aard wordt berekend aan de hand van een vaste formule, namelijk:

cataloguswaarde x quotiënt datum eerste inschrijving x gebruiksduur x **CO₂ percentage*** x 6/7

Elektrische wagens	Niet-emissievrije wagens (overgangsregeling)
Aangeschaft voor juli 2023: 100% aftrek;	Aangeschaft voor juli 2023: 50-100% aftrek*, voor plug-in hybrides die voor juli 2023 werden aangeschaft zal de fiscale aftrek van de brandstofkosten (benzine en diesel) beperkt worden tot 50 procent.
Aangeschaft voor 31 december 2025: 100% aftrek;	Aangeschaft voor 31 december 2025: afgetopt op 75%, 50% in 2026, 25% in 2027 en herleid tot nul in 2028
Aangeschaft voor 31 december 2026: 100% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2026: 0% aftrek;
Aangeschaft vanaf 2027: 95% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2027: 0% aftrek;
Aangeschaft vanaf 2028: 90% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2028: 0% aftrek;
Aangeschaft vanaf 2029: 82,5% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2029: 0% aftrek;
Aangeschaft vanaf 2030: 75% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2030: 0% aftrek;
Aangeschaft vanaf 2031: 67,5% aftrek;	Aangeschaft vanaf 2031: 0 % aftrek;
	* Slechts 40% aftrek indien de CO ₂ -uitstoot hoger is dan 200g/km





Het valt al meteen op dat de uitstoot van een wagen wordt meegenomen in de berekening van het bedrag dat je maandelijks betaalt voor het gebruik van je auto. Wanneer we echter onder de loep nemen hoe zo'n CO₂-percentage wordt berekend, wordt het pas echt interessant:

$$*CO_2\text{-percentage} = (5,5 + ((CO_2\text{-uitstoot van bedrijfswagen} - CO_2\text{-referentie}) \times 0,1)\%)$$

We zien dat het CO₂-percentage (ook wel de CO₂-coëfficiënt genoemd), de uitstoot van jouw wagen aftoetst aan een 'CO₂-referentie'. Dat laatste is een getal dat jaarlijks wordt bepaald in functie van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingezette wagens in het jaar voordien. Met andere woorden: hoe meer elektrische wagens er het jaar voordien in gebruik werden genomen, hoe groter het verschil wordt tussen jouw uitstoot en de CO₂-referentie¹³. En gezien enkel nog elektrische wagens vanaf 2026 fiscaal aftrekbaar worden, kunnen we er vanuit gaan dat zeker vanaf dan dit CO₂-referentiegetal enorm zal dalen. Hoe groter het verschil tussen jouw effectieve uitstoot en dit getal (of anders: hoe vervuilender je wagen), hoe hoger je VAA zal bedragen.



Tip: vele werknemers staan weigerachtig tegenover een switch naar elektrisch, maar beseffen niet dat deze *status quo bias* hen persoonlijk heel wat zal kosten. Gezien de gemiddelde CO₂-uitstoot een onderdeel is van de formule om het Voordeel Alle Aard te berekenen, zal het VAA van wagens met verbrandingsmotor de komende jaren exponentieel stijgen.

Nemen we het voorbeeld van een auto met dieselmotor met een uitstoot van 110 g/km en een

aankoopprijs van 40.000 euro. Het belastbare voordeel bedraagt dan 2.777 euro in de huidige situatie. Stel dat de gemiddelde uitstoot van het wagenpark halveert doordat de helft van de automobilisten elektrisch gaat rijden (42 g/km). Dan stijgt het belastbare voordeel tot 4.217 euro. Vermits een halvering van de gemiddelde uitstoot wellicht nog pessimistisch is, moeten we al gauw rekening houden met een verdubbeling van het belastbare voordeel voor klassieke auto's als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark.

Het is bijzonder belangrijk dat het wagenreglement transparant is over het oplopende voordeel van alle aard voor werknemers (zeker vanaf 2026). Probeer hierover vanuit jouw syndicale rol je collega's te informeren.

Conclusie

Wegens bovenvermelde veranderingen in wetgeving, is de elektrificatie van het wagenpark in versnelde opmars. Verschillende toekomstmodellen vertellen ons dit ook. Zeker vanaf 2026 zal de TCO van de klassieke diesel- en benzine wagens pijlsnel de lucht ingaan, terwijl de TCO van elektrische wagens – hoewel deze een hogere aankoopprijs hebben – slechts zeer minimaal toe zal nemen. Zowel voor werkgever (wegens aantrekkelijkere fiscale aftrek) als werknemer (omwille van de lagere voordeel alle aard) is een overstap naar elektrisch dus op lange termijn voordeliger. Een overstap naar andere alternatieven (denk: mobiliteitsbudget, openbaar vervoer, fiets, enz.) zijn natuurlijk ook aangeraden! Het is belangrijk om de elektrificatie van het wagenpark niet los te zien van andere duurzame vervoersopties.

¹³ De referentie-uitstoot voor inkomstenjaar 2021 bedroeg nog 102g/km (voor benzine en gas) of 84 g/km (voor diesel), terwijl die in 2022 al was gezakt naar respectievelijk 91 en 75 g/km. Dit proces gaat dus erg snel.

Mobiliteitsbudget (MB)

Er zijn heel wat werknemers die neutraal staan tegenover een bedrijfswagen, of dit zelfs als een last beschouwen (bv. wanneer men reeds een wagen bezit, wanneer men geen parkeermogelijkheden heeft in de buurt, wanneer men op wandelafstand van het werk woont, enz.). In dat geval kan het mobiliteitsbudget een fijne oplossing bieden.

Het MB is een budget dat gelijkstaat aan de TCO van de wagen waar je in principe recht op hebt. Dit geld mag je fiscaal voordelig uitgeven aan de voorziene duurzame mobiliteitsopties.

In principe kan het mobiliteitsbudget binnen drie verschillende pijlers worden gespendeerd, namelijk:

- Pijler 1 - Het budget kan worden ingezet voor het gebruik van een elektrische of hybride wagen, of een brandstofwagen die erg weinig uitstoot (max. 95 g CO₂).
- Pijler 2 - Het budget kan worden ingezet voor een veelheid aan mobiliteitsmogelijkheden en zelfs huisvestingskosten.
- Pijler 3 - Indien het bedrag op het einde van het kalenderjaar niet volledig werd gespendeerd, kan het worden uitbetaald. Na aftrek van een bijzondere werknemersbijdrage van 38,07% (waarmee ook sociale rechten worden opgebouwd, met uitzondering van vakantie).

De werknemer is vrij om het budget te spenderen over de verschillende pijlers. Als de persoon in kwestie in een grootstad woont, of reeds een gezinswagen bezit, kan er bijvoorbeeld voor worden gekozen om enkel in te zetten op pijler 2 en 3. Anderen zullen eerder geïnteresseerd zijn in de milieuvriendelijke wagen en er genoeg mee nemen dat er in dat geval misschien weinig geld overblijft. Het mobiliteitsbudget is met andere woorden interessant omdat het de werknemer opties biedt, **zonder dat deze keuzemogelijkheden worden aangeboden in de vorm van een cafetariaplan.**

FAQ

> Waarom werd het MB in leven geroepen?

Het mobiliteitsbudget moet helpen om doelstellingen van duurzame mobiliteit te realiseren zoals meer combinaties van duurzame vervoersmiddelen, het openbaar vervoer stimuleren en niet duurzaam mobiliteitsgedrag in het woon-werkverkeer ombuigen. Het is een alternatief voor de bedrijfswagen en wil op die manier bijdragen tot verandering van vervoerswijze.

> Is het mobiliteitsbudget hetzelfde als het vroegere 'cash for car'?

Het mobiliteitsbudget is kort gezegd: het recht op een (vervuilende) bedrijfswagen inruilen voor een reeks duurzame componenten. Al overlappen beide systemen, toch kan je een zekere zin zeggen dat het MB de vervanging is van het 'cash for car'-principe. Toen dit laatste werd afgeschaft, kwam hier veel kritiek op, maar toch is het zo dat de werknemer door zijn fiscale voordeligheid meer haalt uit het MB.

> Heeft elke werknemer recht op een mobiliteitsbudget?

Dit systeem komt enkel in aanmerking voor werknemers die reeds recht hadden op een bedrijfswagen of die bij hun aanwerving in principe in aanmerking komen voor een bedrijfswagen. Dat is noodzakelijk, want het mobiliteitsbudget wordt berekend aan de hand van kosten die er normaal gezien worden uitgegeven aan de bedrijfswagen.

> Moet een werkgever verplicht een mobiliteitsbudget voorzien?

De werkgever kiest ervoor om het mobiliteitsbudget al dan niet te voorzien en is hier niet toe verplicht.

> De werkgever zegt dat zij niet in het wettelijke mobiliteitsbudget kunnen stappen omdat er bij de toekenning van de salarismogelijkheden een 'salary sacrifice' plaatsvond. Klopt dit?





Dat klopt. Salariswagens die ter beschikking worden gesteld via salary sacrifice of loonruil, komen niet in aanmerking. Het omzetten van loon naar een bedrijfswagen houdt al een fiscale optimalisatie in en de wetgever wil vermijden dat er door de omzetting naar een mobiliteitsbudget een nog grotere loonoptimalisatie optreedt.

> **Indien een werkgever een mobiliteitsbudget voorziet, moeten dan alle pijlers aanwezig zijn?**

De werkgever moet niet alle pijlers aanbieden, maar wel minstens de tweede pijler (alternatieve en duurzame vervoersmodi). Zo kan het voorkomen dat een werknemer slechts de keuze heeft tussen pijler twee en drie. De opties worden door de werkgever aangeboden volgens de mobility policy van het bedrijf.

> **Ben ik verplicht om op het mobiliteitsbudget in te gaan?**

Ook de werknemer heeft de keuze om al dan niet te opteren voor dit mobiliteitsbudget.

> **Welke toepassingsmogelijkheden vallen onder pijler 2?**

In principe kan hier heel wat onder vallen. Let wel: de mogelijkheden werden wettelijk vastgelegd, maar een werkgever is niet verplicht deze allemaal te voorzien. Het is belangrijk om de bestedingsmogelijkheden onder pijler 2 zo breed mogelijk te onderhandelen.

- Heel wat vormen van zachte mobiliteit, zoals (elektrische) fietsen, steps, elektrische motorfietsen, enz.
- Openbaar vervoer (zowel abonnementen als vervoersbewijzen)
- Deeloplossingen (carpoolen, deelwagens, deelfietsen, deelsteps, enz.)
- Huisvestingskosten
- Bedrijfsfiets
- Fietsvergoeding
- Voetgangerspremie
- Stallingskosten voor fiets, step, enz.

- Veiligheidsuitrusting
- Abonnementen voor het openbaar vervoer van inwonende gezinsleden
- Parkeerkosten met betrekking tot het gebruik van het openbaar vervoer
- Enzovoort.

> **Waarom vallen zaken als 'huisvestingskosten' onder pijler 2?**

Hoewel het hier inderdaad -technisch gezien- niet gaat om duurzaam transport, is hier wel degelijk goed over nagedacht. Er zijn immers vele redenen waarom werknemers zouden aarzelen om hun bedrijfswagen op te geven, zelfs al zouden ze dit willen. Om hieraan tegemoet te komen, werden er heel wat opties toegevoegd aan pijler 2. Zo is het logisch dat, als een werknemer normaal gezien de kinderen naar school voert in de bedrijfswagen, diezelfde werknemer ook de openbare vervoerskosten naar van die schoolgaande kinderen zou kunnen bekostigen met het MB wanneer hij/zij die wagen opgeeft. Hetzelfde geldt voor zaken als de Thalys, de huur van een verhuishuis, een abonnement op deelwagens, enz. Het gaat om logische en duurzame alternatieven op de bedrijfswagen.

Huisvestingskosten lijkt een categorie apart, maar dat is het in principe niet. Het bekostigen van (een deel van) je huur of hypotheek met het mobiliteitsbudget kan enkel als je in een straal van 10 km rond je werk woont. Dat bespaart op zich al heel wat CO₂ in termen van woon-werkverkeer.

> **Kan ik een installatie van een laadpaal onderbrengen in pijler 2?**

Ja, dat kan als de werkgever deze optie toestaat en de budgetten dit mogelijk maken. In principe zou een combinatie van pijler 1 en 2 een ideale combinatie kunnen zijn. Hierbij zou je onder pijler 1 een milieuvriendelijke wagen aanschaffen, en met het overgebleven budget de installatie van thuislaadinfrastructuur kunnen bekostigen (of een deel daarvan). De aankoop en installatie van thuislaadpunten binnen het mobiliteitsbudget genieten een fiscaal voordeel.

> **Moet ik belastingen betalen op het bedrag van het mobiliteitsbudget dat ik niet spendeer? (pijler 3)**

Indien het bedrag op het einde van het kalenderjaar nog niet volledig werd uitgegeven, wordt hetgeen overschiet gewoon uitbetaald op de loonfiche van januari. Hierop wordt 38,07% sociale bijdrage betaald.

> **Kan er misbruik worden gemaakt van het MB?**

Ja. Af en toe zien we dat men een hoop **nieuwe** TCO-budgetcategorieën creëert die theoretisch lager liggen dan de werkelijke mobiliteitskosten vandaag. Een werkgever geeft werknemers op die manier het 'recht' op een bedrijfswagen, maar wegens het te lage TCO komen hier

weinig tot geen wagens voor in aanmerking. Het gevolg hiervan is dat werknemers het TCO-budget omzetten in een MB-budget, hoewel dit budget eigenlijk lager ligt dan hetgeen waar ze recht op hebben.

Bijvoorbeeld: werknemers die vroeger een fietsvergoeding en een volledige terugbetaling openbaar vervoer kregen, maar dit door een onheus gebruik van het mobiliteitsbudget nu niet meer kunnen bekostigen. Let er dus op dat het gebruik van het TCO-budget als mobiliteitsbudget geen financiële achteruitgang betekent voor de werknemer.



Klimaat

Is de elektrische wagen wel groen(er)?

Indien we bovenstaande vraag stellen, is het belangrijk om enkele hardnekkige mythes te ontcrachten. Vaak houden mensen immers vast aan bepaalde ideeën die gestoeld zijn op onwaarheden, of gedateerde info.

Mythe 1: EV's zijn slechter voor het klimaat dan ICE's omwille van de fabricage van de batterij

Deze uitspraak wordt bij uitstek gebruikt door tegenstanders van de elektrische wagen. Het probleem hierbij is dat je wagens niet zomaar naast elkaar kan leggen omdat dit vaak appels met peren vergelijken is. Het is dus noodzakelijk om elke wagen in zijn context te beschouwen. Dit doen onderzoekers aan de hand van een *life cycle analysis*. Op die manier kijkt men niet enkel naar momentopnames van de wagens wanneer die

in gebruik zijn, maar houdt men ook rekening met het delven van de mineralen, de productie, het transport, het eigenlijke gebruik en uiteindelijk (hopelijk) de recycling of (helaas) de vernietiging.

Pas wanneer al deze factoren in rekening worden gebracht, kan men op eerlijke wijze de verschillende wagens met elkaar vergelijken. Wanneer we dit doen, dan bekomen we een erg duidelijk resultaat. Er is een uitstoot van gemiddeld meer dan 200g equivalent CO₂/km bij auto's die rijden op benzine of diesel. Hiertegenover staat een uitstoot van gemiddeld minder dan 100g equivalent CO₂/km bij volledig elektrische voertuigen. Hoewel ook EV's dus verre van klimaatneutraal zijn, kunnen we wel degelijk met autoriteit stellen dat deze groener zijn dan ICE's.



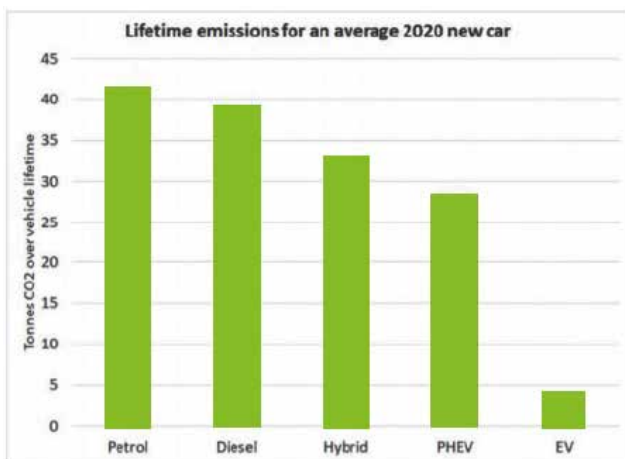


Mythe 2: EV's zijn slechter voor het klimaat dan ICE's vanwege de uitstoot bij het opwekken van de energie die ze nodig hebben om te rijden.

Een opmerking die we vaak horen, betreft deze tweede mythe. Want immers, als je wagen opgeladen wordt aan de hand van steenkoolcentrales, hoe groen is je wagen dan nog? In principe heeft deze vraag alles te maken met de energiemix.

De hoeveelheid uitstoot van een EV varieert naargelang de manier waarop een wagen wordt opgeladen. Zo kunnen we een voertuig opladen aan de hand van de energie van steenkool en aardgas, maar tegelijkertijd kunnen ook groene energiebronnen als windmolens en zonnepanelen hiervoor worden ingezet. De Mobi-onderzoeksgroep van de VUB en heel wat internationale onderzoeken geven echter aan dat elektrische wagens altijd beter zullen scoren dan wagens met verbrandingsmotoren – zelfs wanneer we rekening houden met een erg vervuilende energiemix (bv. steenkoolcentrales). Hoe groener we deze mix in de toekomst kunnen samenstellen, hoe lager de emissies zullen zijn die gepaard gaan met EV's, dus hoe lager de uitstoot van hun *life cycle analysis* zal bedragen.

De levenscyclusanalyse in onderstaande grafiek omtrent de emissies van nieuwe wagens uit 2020 geeft dit



principe goed weer. Benzine en dieselwagens stoten het meeste ton CO₂ uit over hun volledige levenscyclus. Daarop volgen hybride en plug-in hybride wagens, maar elektrische voertuigen stoten in vergelijking duidelijk het minste uit.

Mythe 3: Plug-in hybrides zijn groen

Plug-in hybrides kunnen een mooie tussenoplossing vormen voor bedrijven wiens werknemers vaak de baan op moeten. Toch is hier de nodige voorzichtigheid niet onbelangrijk. Onderzoek wijst immers uit dat de gemiddelde plug-in hybridewagen zo'n 61% minder energie-efficiënt is dan fabrikanten beweren. Dat is niet enkel een belangrijk percentage voor het klimaat, maar ook voor ons budget. Een plug-in hybride kost jaarlijks immers ongeveer 460 euro meer aan brandstofkosten dan voorzien bij het moment van aankoop.

Neem deze info zeker mee bij het onderhandelen op TCO's. Wanneer men erop staat om hybrides op te nemen in het autosegment, dient er dus heel wat marge te zitten op het verbruik van dit soort wagens.



Tip: Plug-in hybrides zijn relatief duur. Let ook op voor zogenaamde 'valse hybrides', die in praktijk een hoge uitstoot hebben en maar een beperkte EV-range bieden. De overheid straft hybrides met te hoge CO₂ uitstoot en te kleine batterij fiscaal zwaar af. Ook de werknemer zal dit dus voelen via het VAA.

Indien men zo'n valse hybride ziet, rekent men het VAA aan van hetzelfde voertuig in diesel/benzine-model. Is dat er niet, dan rekent men de officiële CO₂-uitstoot van de wagen maal een factor 2,5.

De opmars van elektrische bedrijfs-wagens

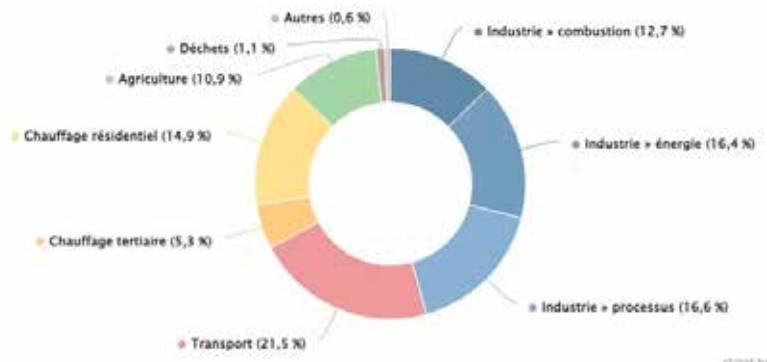
Elektrische wagens zijn in principe niet nieuw. Als we de geschiedenisboeken erop nakijken, zien we dat de eerste elektrische auto het daglicht zag in de 19^e eeuw. Deze kan natuurlijk geenszins worden vergeleken met hetgeen we vandaag als een 'elektrische wagen' bestempelen. Dit modern EV begint zeker vanaf 2010 toe te nemen in populariteit. Op dit moment lijkt de opmars echter niet meer te stoppen. Hoe komt dit?

Alles is terug te leiden naar groene (Europese) internationale verdragen, initiatieven en wetgeving. Denk maar aan de *European Green Deal*, die van Europa het eerste klimaatneutrale (en dus: koolstofneutrale) continent ter wereld wil maken, en dit tegen 2050. Daarvoor moet er echter nog heel wat gebeuren. Hieronder vind je enkele van de thema's waarop men zich daarvoor ten volle moet toespitsen. 'Ensuring a just transition for all' zal daarbij het vakbondsthema bij uitstek zijn. Met andere woorden: wij moeten er mee voor zorgen dat de ecologische transitie (die noodzakelijk is), ook rechtvaardig zal zijn voor iedereen. Daarnaast zal ook 'Investing in smarter, more sustainable transport' een stokpaardje worden in de toekomst.



Gezien de toename van broeikasgassen in de atmosfeer één van de belangrijkste oorzaken van de opwarming van de aarde is, weten we wat er ons te doen staat: onze wereldwijde uitstoot zoveel als mogelijk inperken. Inspanningen om de klimaatverandering tegen te gaan, zullen op heel wat verschillende niveau's en sectoren moeten gebeuren. Als we kijken naar onderstaande grafiek, is het niet onlogisch dat ook de mobiliteitssector in het vizier komt als branche waar er heel wat winsten te boeken vallen op vlak van emissies.

Part des différents secteurs dans les émissions totales en Belgique en 2021



Het aandeel van de transportsector in de Belgische CO₂-uitstoot bedroeg 20,4% in 2020. Ook wat betreft de wereldwijde uitstoot, merken we een soortgelijk aandeel voor de transportsector: alleen al voertuigen op fossiele brandstoffen zijn verantwoordelijk voor bijna 18% van de uitstoot op onze planeet.

De afgelopen jaren werden heel wat wetgeving en richtlijnen geschreven en geïmplementeerd om onze voetafdruk heel wat te verkleinen. Duurzame mobiliteit wordt hierdoor vanuit verschillende invalshoeken een duwtje in de rug gegeven. Deze veranderingen hebben een enorm effect gehad (en zullen nog een enorm effect hebben) op de automobielsector. Enkele van de interessantste wetten voor onze syndicale context, worden hieronder opgelijst:

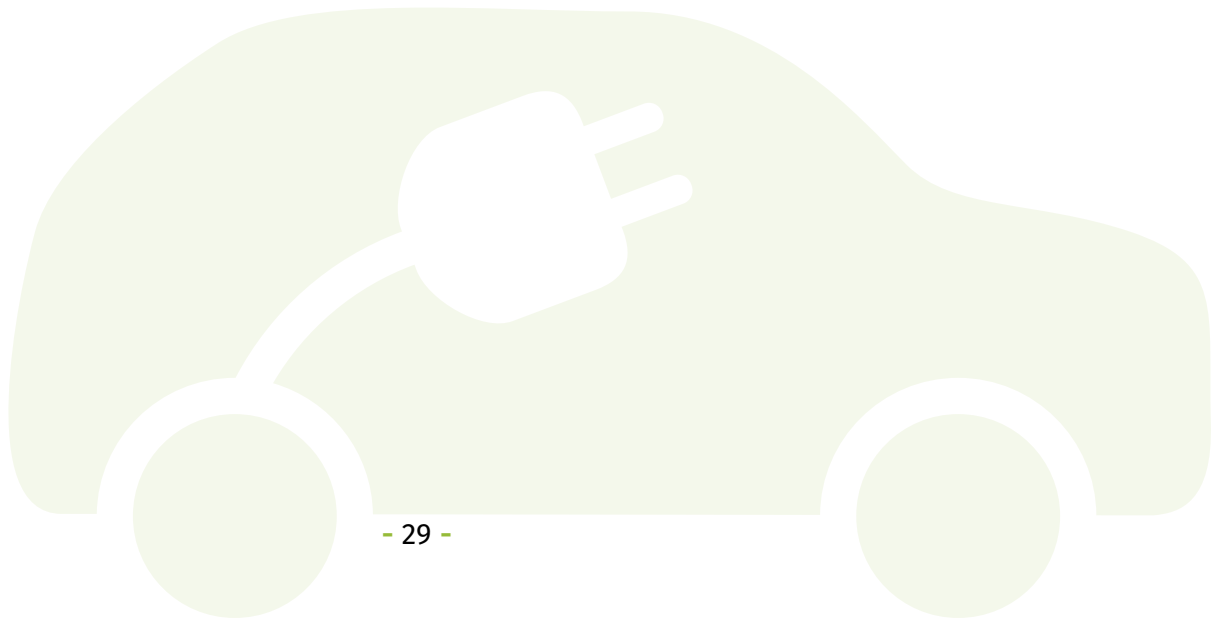
- Om de CO₂-uitstoot van het wagenpark naar beneden te halen, werd beslist dat vanaf 2026 enkel nog



bedrijfswagens die geen broeikasgassen uitstoten, zoals elektrische wagens, fiscaal aftrekbaar zijn. (Zie het onderdeel omtrent VAA)

- De uitbouw van laadpalen wordt de komende jaren gestimuleerd door belastingvermindering en fiscale aftrek voor particulieren en bedrijven.
- In het Vlaamse klimaatakkoord staat dat alle nieuwe wagens of bestelwagens die vanaf 2029 worden verkocht, elektrisch zullen zijn. Dit, op voorwaarde dat het netwerk van laadinfrastructuur dit tegen dan toelaat.
- Fabrikanten moeten zich houden aan een bepaalde doelstelling om de EU-wijde emissies van nieuwe auto's te verminderen. Degene waarvan de gemiddelde uitstoot deze limieten overschrijden, zullen een bijdrage voor overtollige emissies moeten betalen. Met andere woorden: van de wagens die op de markt worden gebracht, moet een groot deel elektrisch zijn, indien men zich aan deze regelgeving wil houden. Binnen Europa werd een akkoord bereikt om vanaf 2035 enkel nog zero-emissie wagens toe te laten.

Dit alles maakt dat de vraag naar elektrische wagens de laatste jaren enorm is gestegen. Wegens bevoorradingsproblemen zorgen de wetten van vraag en aanbod dan ook voor een prijs die voorlopig nog niet daalt (al wordt wel verwacht dat die prijsdaling er zal komen, tot op een zeker niveau).



Wagenkeuze

Zoals in het segment hierboven reeds werd vermeld, wordt onze wagenkeuze deels meegestuurd door wetgeving. Als het van de Vlaamse regering afhangt, zullen we tegen 2030 met een volledig elektrische automarkt zitten (mits we op dat moment voldoende laadinfrastructuur bezitten om dit mogelijk te maken). Althans, dat is wat er geschreven staat in het Vlaamse klimaatkkoord. Daarnaast is er het enorme verschil in fiscaal voordeel tussen EV's en ICE's, die bedrijven zeker vanaf 2026 zullen voelen. De vraag is dus niet óf, maar wanneer bedrijfswagens binnen jouw organisatie elektrisch zullen worden.

Daarbij komt dat de lijst van elektrische wagens steeds langer wordt, en de kwaliteit/mogelijkheden van de EV's steeds beter. Dat zien we bijvoorbeeld in het bereik (de *range*), die de afgelopen jaren enorm verbeterde (afstand die een elektrisch voertuig moet afleggen alvorens bij te moeten laden).

Vanuit dit opzicht is het belangrijk om op je bedrijf geen te beperkende merkenlijst te gebruiken. Dit is een courant fenomeen, omwille van de fleetkortingen. Ook voor de werknemer heeft dit dus een interessant voordeel: meer wagen voor minder budget. Maar bij overstap naar elektrisch is het net belangrijk om de scope groot genoeg te houden. Klassieke (Duitse) premiummerken die vaak pronkten op de merkenlijsten van heel wat bedrijven, bieden vaak niet de voordeligste EV's aan. Merken als Peugeot, Kia, Hyundai en Skoda hebben ook interessante EV's die de moeite waard zijn om te onderzoeken.

FAQ

> Ik vind het belangrijk dat mijn bedrijfswagen een trekhaak bezit. Wat zijn mijn opties?

Veel werknemers vinden een wagen met trekhaak belangrijk – om fietsen te vervoeren, een aanhangwagen te gebruiken, enz. Hier is echter een veel kleiner elektrisch aanbod van. Vooralsnog zijn er geen voorbeelden gekend van car policies waarbij de trekhaak als verplichte optie wordt opgenomen, wel als 'toegelaten' optie. Omgekeerd kan de werkgever niet verplicht wor-

den om in de keuzelijst modellen op te nemen die kunnen worden uitgerust met een trekhaak. Maar dit sluit aan bij het meer algemene aandachtspunt om binnen het sociaal overleg over de car policy ernaar te streven om niet te beperkend te zijn in de merken- en modellenlijst. Er zijn meer en meer elektrische modellen op de markt die wel met een trekhaak kunnen worden uitgerust.

Zie

<https://www.egear.be/elektrische-wagens-trekhaak/>



Tips: het is raadzaam om binnen de onderneming te streven naar een duidelijke lijn (vanaf 'dit jaartal' hebben wij enkel nog elektrische bedrijfswagens in dienst). Zorg echter voor een tussenperiode om een natuurlijke overgang creëren.

Daarnaast is het anti-discriminatierecht natuurlijk een belangrijk principe waaraan steeds moet worden voldaan. Hierbij gaat het voornamelijk om het openstellen van dezelfde keuzemogelijkheden van dezelfde waarde voor iedereen binnen dezelfde classificatie en/of anciënniteit. Probeer zoveel mogelijk gelijkheid na te streven.





Tips & Tricks

Do's & don'ts

1. Bepaal de TCO 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 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 de 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?
- 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 ook 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.

Interessante linken

mobiliteitsbudget.be

<https://www.vlaanderen.be/publieke-laadpaal-aanvragen-egear.be>

<https://www.autogids.be/financieel-advies/kostprijs-per-km-per-maand.html>

Vergelijk milieuvriendelijke en conventionele wagens op kosten | Vlaamse Overheid (vlaanderen.be)

Verdere vragen?

Weet dat er op heel wat van je vragen nog geen pasklaar antwoord is. Het gaat om zaken die op dit moment over heel België worden besproken en onderhandeld op de sociale overlegorganen. Voel je je onzeker over het voorstel dat op tafel ligt? Misschien zijn er wel collega-militanten uit gelijkaardige bedrijven die je meer kunnen vertellen over hun getroffen regeling. Daarnaast kan je met je vragen natuurlijk ook steeds terecht bij je secretaris en Milieu.Helpdesk@acv-csc.be

