

AUTOGIDS

SPECIAL FLEET & LEASING

ALLES OVER BEDRIJFSWAGENS IN BELGIË

▶ **INSCHRIJVINGSCIJFERS 2024**

Markt met twee gezichten

▶ **PLUG-INHYBRIDES**

Heropleving in de maak?

▶ **EURO 6E-BIS-NORM**

Plug-inhybrides in het vizier

▶ **SOCIALE LEASING**

Win-winformule?

▶ **MOBILITEITSBUDGET**

Binnenkort voor iedereen?

▶ **TWEEDEHANDSE EV'S**

Te duur voor particulieren

▶ **LAADINFRASTRUCTUUR**

Aanbod groeit, werkpunten blijven

Gratis bijlage bij AutoGids 1150 van 26/03/2025.



PEUGEOT

NIEUWE E-5008

100% ELEKTRISCH



7 zitplaatsen
Tot 668 km elektrisch rijbereik



PEUGEOT BEVEELT TotalEnergies AAN ⚡ 17,7 - 19,1 kWh/100 km CO₂ 0 G/KM (WLTP) ⚠ Geef voorrang aan veiligheid.

Peugeot Allure Care Garantie is een programma dat de belangrijkste onderdelen van je wagen dekt en geactiveerd wordt als je beslist om je wagen in het Peugeot-netwerk te laten onderhouden in overeenstemming met ons onderhoudsprogramma. De dekking geldt tot je volgende onderhoudsbeurt en tot 8 jaar of 160.000 km - afhankelijk van welke parameter het eerst wordt bereikt, hierbij verduidelijkt dat de wettelijke garantie niet wordt beperkt door deze parameters - in overeenstemming met de voorwaarden van het programma beschikbaar in uw verkooppunt. Peugeot Allure Care Garantie is beschikbaar op de nieuwste generatie volledig elektrische Peugeot-modellen: E-208, E-2008, E-308, E-308 SW, E-408, E-3008, E-5008. Dit programma beperkt de rechten van de consument niet in het kader van zijn wettelijke garantie. V.U.: Laurent Barria - Stellantis Belux NV - Bourgetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403.461.107 - IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel: +32 78 15 16 15

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

VOORAF

POLARISERENDE REGERINGSKEUZES

Er is zekerheid en stabiliteit tot de volgende legislatuur. Dat hoor je wel vaker en het blijkt eens te meer bewaarheid te worden met de regering-De Wever. De fiscaal gestimuleerde transitie naar elektrisch rijden was door de meeste stakeholders geaccepteerd én geïmplementeerd. Toch zijn de nieuwe bewoners van de Wetstraat van oordeel dat er weer gesleuteld moet worden aan de fiscale aftrekbaarheid.

"Vooral in een stedelijke context, aan appartementsgebouwen, in afgelegen landelijk gebied en voor lage inkomens is een elektrisch model nog steeds geen optie", zo klinkt het in het regeerakkoord. De nieuwe premier en zijn ploeg willen om die reden de plug-inhybride fiscaal nog wat langer zuurstof geven. Alleen lijken de aangehaalde argumenten niet zoveel steek te houden. Plug-inhybrides zijn vandaag namelijk niet bepaald goedkoper dan elektrische auto's. En wie ze niet oplaadt, ziet het totale kostenplaatje exploderen door de hoge brandstofkosten. Het argument 'niet kunnen laden' is er dus eigenlijk géén.

Waar de sector wél oren naar heeft, is de intentie van de regering om het federale mobiliteitsbudget uit te breiden naar alle werknemers. Het zou het wagenpark versneld kunnen vergroenen en mensen kunnen aanzetten tot het gebruik van alternatieve mobiliteit. Tot slot zou ook het idee van de 'sociale leasing' kunnen worden uitgewerkt tot een formule waar zowel de leasector als de consument baat bij heeft. Je ontdekt er alles over in deze nieuwe Fleet&Leasing-special.

Dieter Quartier

INHOUD

INSCHRIJVINGSCIJFERS 2024

6 Markt met twee gezichten

PLUG-INHYBRIDES

10 Heropleving in de maak?

EURO 6E-BIS-NORM

16 Plug-inhybrides in het vizier

SOCIALE LEASING

18 Win-winformule?

MOBILITEITSBUDGET

22 Binnenkort voor iedereen?

TWEEDEHANDSE EV'S

26 Te duur voor particulieren

LAADINFRASTRUCTUUR

28 Aanbod groeit, werkpunten blijven



Special Fleet & Leasing
een uitgave van ProDuPress NV,
Herrmann-Debrouxlaan 54,
1160 Oudergem (Brussel)
Verantwoordelijke uitgever
Vincent Delmotte
Algemene directie
Vincent Delmotte
Hoofredactie
Klaas Janssens
Eindredactie
Dieter Quartier, Werner Van Kerckhoven

Coördinatie
Dieter Quartier
Medewerkers
Bastian Clarent, Dieter Quartier,
Robin Van den Bogaert
Beelden
Adobe Stock, constructeurs
Lay-out
Bert Baekelandt
Commercieel directeur
Marc Hootelé

Reclameregie
ProDuPress Advertising
Herrmann-Debrouxlaan 54,
1160 Oudergem (Brussel)
Salesmanager
Frank De Brauer
fdebrauer@produpress.be
Boekhouding
Auriane Van Steenwinckel
avansteenwinckel@produpress.be



RENAULT E-TECH ELECTRIC

tot 625 km autonomie ⁽¹⁾

Google ⁽²⁾ geïntegreerd en meer dan 30 app's

tot 30 geavanceerde rijhulpsystemen ⁽³⁾

100% fiscaal aftrekbaar

meer info



De afbeelding is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.



0 gr CO₂/km · 14,5 - 17,3 kwh/100 km (wltp)
contacteer je verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen

(1) volgens wltp (2) Google, Google Maps, Waze en andere merken zijn handelsmerken van Google LLC (3) in functie van de versie. adverteerder:
Renault België-Luxemburg n.v. (invoerder), bergensesteenweg 281, 1070 Brussel, BTW BE 0403 463 679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel.
milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

renault.be

MARKT MET TWEE GEZICHTEN

De inschrijvingscijfers voor 2024 in ons land tonen een duidelijke tweespalt: wie zelf zijn auto moet betalen, maakt heel andere keuzes dan wie over een salarismotor kan beschikken.

Tekst: Bastian Clarent

Naar goede gewoonte blikken we ook in deze eerste *Fleet & Leasing* van 2025 terug op het voorbije autojaar. Welke merken en modellen waren populair en hoe was de verdeling tussen de particuliere en de professionele markt? Volgens cijfers van autosectorfederatie Febiac werden er in ons land in 2024 in totaal 448.277 nieuwe auto's ingeschreven. Dat is 6 procent minder dan de 476.675 stuks die in 2023 voor het eerst een nummerplaat kregen, maar wel nog altijd een stuk meer dan in de magere jaren 2022 (366.303) en 2021 (383.123), waar covid en de chiptekorten de autosector parten speelden.

Van die net geen 450.000 nieuwe auto's waren 172.180 stuks of 38,4 procent eigendom van een particulier.

De 276.097 andere inschrijvingen gebeurden dus door zelfstandigen en bedrijven, die in 2024 samen goed waren voor 61,6 procent of bijna twee derde van de markt van nieuwe personenwagens.

DIESEL BIJNA DOOD

Nog niet zo lang geleden zo dominant, nu echt wel marginaal: diesels waren in 2024 nog maar goed voor 4,9 procent van alle inschrijvingen. Dat is opnieuw een zware daling, nadat het aandeel van deze ooit zo populaire brandstof in 2023 al naar 8,8 procent was gezakt. De terugval is evengoed zichtbaar bij particulieren als bij bedrijven: met respectievelijk 4,3 en 5,3 procent van de inschrijvingen bij beide groepen is de zelfontbrander nu helemaal weggedrukt door de benzine-motor, die in totaal 41,8 procent van alle ingeschreven auto's aandreef in 2024.

Elektrische auto's waren in 2024 al goed voor 28,5 procent van de markt, wat opnieuw 8,9 procent meer is dan de 19,6 procent van 2023. Dat dat aandeel vooral op conto komt van de B2B-markt, wordt duidelijk als je ziet dat particulieren vorig jaar in slechts 9,6 procent of net geen 1 op 10 auto's voor een EV kozen. Bij bedrijven en zelfstandigen vertegenwoordigden elektrische auto's daarentegen 4 op 10 (40,3 procent) van de aankopen.

In totaal schreven alle merken samen vorig jaar 127.703 elektroauto's in. Het aandeel van de plug-inhybride (PHEV) nam af van 21,1 naar 14,9 procent of 66.640 stuks, maar was bij bedrijven nog wel goed voor 22 procent van alle inschrijvingen. Bij particulieren maakt de plug-inhybride slechts 3,6 procent van de verkoopmix uit.

DACIA EN BMW OP KOP

Kijken we naar de populairste merken, dan was bij de particulieren Dacia met 21.816 inschrijvingen duidelijk marktleider, gevolgd door Volkswagen (16.609), Toyota (13.518) en Renault (12.998). De top vijf bij de particulieren wordt vervolledigd door Kia, dat vorig jaar 9.004 auto's afleverde aan privépersonen.

TOP 10 MERKEN B2C	
DACIA	21.816
VOLKSWAGEN	16.609
TOYOTA	13.518
RENAULT	12.998
KIA	9.004
BMW	7.454
HYUNDAI	7.447
AUDI	7.441
SKODA	7.071
PEUGEOT	6.917

bron: Febiac

INSCHRIJVINGEN NIEUWE AUTO'S	
2024	448.277
2023	476.675
2022	366.303
2021	383.123
2020	431.491
2019	550.003

bron: Febiac

INSCHRIJVINGEN PER MOTORTYPE			
	2023	2024	
BENZINE	42,2%	41,8%	
ELEKTRISCH	19,6%	28,5%	
PLUG-INHYBRIDE	21,1%	14,9%	
HYBRIDE	7,7%	9,2%	
DIESEL	8,8%	4,9%	

bron: Febiac

NIEUWE WAGENS PER TYPE EIGENAAR			
	PARTICULIEREN	BEDRIJVEN	TOTAALVOLUME
BENZINE	65,7%	26,9%	187.304
ELEKTRISCH	9,6%	40,3%	127.703
PLUG-INHYBRIDE	3,6%	22,0%	66.640
HYBRIDE	15,1%	5,5%	41.282
DIESEL	4,3%	5,3%	21.875

bron: Febiac

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

De B2B-markt werd in 2024 eens te meer gedomineerd door BMW, met maar liefst 42.974 inschrijvingen. Dat is een flinke voorsprong op de nummer twee bij de professionals, Volkswagen (25.725), dat op zijn beurt maar op een haar na concurngenoot Audi (25.220 stuks) wist voor te blijven. Ook Mercedes, vierde bij de bedrijfsauto's, blijft met 24.834 stuks amper achter op de nummers twee en drie. Nog bij de B2B-klanten stond Volvo op vijf, met 20.339 stuks.

TOP 10 MERKEN B2B

BMW	42.974
VOLKSWAGEN	25.725
AUDI	25.220
MERCEDES	24.834
VOLVO	20.339
PEUGEOT	14.952
TESLA	14.636
SKODA	11.776
RENAULT	10.561
TOYOTA	10.097

bron: Febiac



De Dacia Sandero was in 2024 met voorsprong de populairste auto bij Belgische particulieren, met maar liefst 11.730 verkochte exemplaren.

Op de particuliere markt zijn de populairste modellen duidelijk kleiner en minder duur in aankoop dan bij de bedrijven. Dat is geen verrassing. Zo waren de twee bestverkochte auto's bij particulieren in 2024 de Dacia's Sandero (11.730 stuks) en Duster (6.114), gevolgd door de kleine Toyota Yaris (5.498) en de al

even compacte Citroën C3 (4.898) en Renault Clio (4.251). Bij de B2B-klanten verpulverde de BMW X1 de concurrentie, met 18.018 inschrijvingen. Op plek twee stond de Tesla Model Y (9.017), gevolgd door de Audi Q4 e-Tron (8.292), de Volvo XC40 (5.703) en de EX30 van dezelfde constructeur (5.682).

TOP 10 MODELLEN B2C

DACIA	SANDERO	11.730
DACIA	DUSTER	6.114
TOYOTA	YARIS	5.498
CITROËN	C3	4.898
RENAULT	CLIO	4.251
TESLA	MODEL Y	4.206
DACIA	JOGGER	3.526
VOLKSWAGEN	T-ROC	3.468
RENAULT	CAPTUR	3.055
VOLKSWAGEN	TIGUAN	2.648

bron: Febiac

TOP 10 MODELLEN B2B

BMW	X1	18.018
TESLA	MODEL Y	9.017
AUDI	Q4 e-TRON	8.292
VOLVO	XC40	5.703
VOLVO	EX30	5.682
AUDI	A3	5.570
TESLA	MODEL 3	5.315
PEUGEOT	308	5.276
SKODA	ENYAQ	5.200
VOLKSWAGEN	GOLF	5.000

bron: Febiac



Met 18.018 inschrijvingen voerde de BMW X1 vorig jaar het B2B-verkoopklassement aan.



EV'S: TESLA POPULAIR

Opmerkelijk is dat EV-kopende particulieren in 2024 een duidelijke voorkeur hadden voor Tesla. Met 6.546 exemplaren was Tesla vorig jaar de meest succesvolle EV-bouwer op de B2C-markt in ons land, op erg ruime afstand gevolgd door Volvo, dat 1.193 elektro-SUV's aan particulieren verkocht. Tesla's Model Y was vorig jaar goed voor niet minder dan 4.206 particuliere inschrijvingen, de Model 3 kon 2.307 mensen overtuigen.

Op de B2B-markt deed Tesla het trouwens ook verre van slecht vorig jaar, met 14.636 ingeschreven exemplaren. Al moest

het merk ook in het klassement van de elektrische bedrijfswagens de dominante Duitsers van BMW voorlaten. Met 18.703 elektrische auto's hadden die laatste vorig jaar toch nog altijd een voorsprong van zo'n 4.000 stuks.

PHEV: ALWEER BMW

In 2024 verloren de plug-inhybrides nog terrein, maar misschien staat er ons dit jaar wel een revival van de PHEV te wachten, nu de federale regering dat type auto's opnieuw fiscaal aantrekkelijker belooft te maken. Vorig jaar was BMW ook in dit deel van de markt de nadrukkelijke leider, met

maar liefst 16.900 aan bedrijven verkochte PHEV's en daarnaast 715 stuks die een particuliere koper vonden.

Mercedes, dat BMW bij de particulieren voorbleef met 988 PHEV's, zag de rollen omgedraaid op de B2B-markt voor plug-ins, waar Stuttgart met 8.783 stuks amper de helft van het aantal plug-inhybrides van zijn Beierse concurrent aan de wist man te brengen. De meest succesvolle plug-inhybride modellen waren bij de particulieren de Volvo XC60 (409), de Ford Kuga (406) en de Mercedes GLC (306), terwijl dat bij de B2B-kanten de BMW X1 (9.586), de Volvo XC60 (2.994) en de Audi A3 (2.888) waren. ●

TOP 10 ELEKTRISCHE MODELLEN B2C

TESLA	MODEL Y	4.206
TESLA	MODEL 3	2.307
VOLVO	EX30	820
VOLKSWAGEN	ID.4	522
DACIA	SPRING	446
VOLKSWAGEN	ID.3	377
AUDI	Q4 e-TRON	319
BYD	SEAL U	270
CUPRA	BORN	268
TOYOTA	BZ4X	268

bron: Febiac

TOP 10 PHEV'S B2C

VOLVO	XC60	409
FORD	KUGA	406
MERCEDES	GLC	306
BMW	X1	300
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	191
MAZDA	CX-60	182
MERCEDES	GLA	181
PORSCHE	CAYENNE	176
MERCEDES	GLE	167
MAZDA	MX-30	160

bron: Febiac

TOP 10 ELEKTRISCHE MODELLEN B2B

TESLA	MODEL Y	9.017
AUDI	Q4 e-TRON	8.292
BMW	X1	6.687
VOLVO	EX30	5.682
TESLA	MODEL 3	5.315
SKODA	ENYAQ	5.200
VOLKSWAGEN	ID.4	4.934
BMW	i4	4.629
MERCEDES	EQB	4.416
VOLVO	EX40	3.637

bron: Febiac

TOP 10 PHEV'S B2B

BMW	X1	9.586
VOLVO	XC60	2.994
AUDI	A3	2.888
AUDI	Q3	2.526
BMW	X5	2.127
BMW	3-REEKS	2.059
MERCEDES	GLC	1.897
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	1.828
PEUGEOT	308	1.735
KIA	CEED	1.621

bron: Febiac

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.

VERLEIDELIJK ID.-GAMMA IN SPORT EDITION

HET 100% ELEKTRISCHE ID.-GAMMA IS BIJZONDER UITGEBREID EN PERFECT AFGESTEMD OP ALLE SOORTEN PARTICULIERE EN PROFESSIONELE GEBRUIKERS. EN NU WORDT HET AANBOD ZELFS NOG AANTREKKELIJKER MET DE KOMST VAN DE SPECIALE SERIE SPORT EDITION, DIE TIJDELIJK VERKRIJGBAAR IS OP DE ID.4, ID.5 EN ID.7.

Compacte berline, SUV, SUV-coupé, ruime gezinsberline, gezinsbreak en eenvolumer: het ID.-gamma van Volkswagen biedt elektrische mobiliteit in alle mogelijke vormen. Met tot zeven zitplaatsen voor de ID. Buzz en een zuiver elektrisch rijbereik dat zelfs kan oplopen tot meer dan 700 kilometer beantwoordt het ID.-gamma aan een zeer breed scala aan behoeften.

Om de aantrekkingskracht van zijn populairste elektrische modellen nog te vergroten voor professionele gebruikers biedt Volkswagen tijdelijk een rijkelijk uitgeruste Sport Edition-versie aan van de ID.4 en zijn coupévariant, de ID.5, evenals van de ID.7 en ID.7 Tourer, met een klantenvoordeel tot 68% ten opzichte van de totaalprijs van de afzonderlijke opties.



Met de rijkelijk uitgeruste speciale serie Sport Edition kunnen klanten profiteren van een zeer aanzienlijk financieel voordeel.

SPORTIEVE STIJL

De ID.4 Sport Edition is gebaseerd op de sowieso al heel goed uitgeruste Business Premium-versie en biedt voor exact dezelfde prijs ook nog eens een zwarte afwerking van de achterste dakstijl, het dak en de buitenspiegelkappen, zwarte Bergenvelgen van 19 duim, een dashboard met schuimbekleding, sfeerverlichting met 30 verschillende kleuren, elektrisch verstelbare en verwarmbare ergoActive-voorstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en massagefunctie, evenals donkergetint glas voor de achterste zijruiten en achterraut. In totaal profiteert de klant door de combinatie van de verschillende uitrustingspacks van een besparing van niet minder 65% ten opzichte van de som van de prijzen van de afzonderlijke opties.

Bij de ID.7 Tourer Sport Edition loopt dat voordeel zelfs op tot 68%. Hier is deze speciale reeks bijvoorbeeld ook nog eens uitgerust met het Harman Kardon-audiosysteem, Dynamic Chassis Control, voorstoelen met actieve ventilatie en verwarmbare achterstoelen.

RESTWAARDE

“Naast de speciale serie Sport Edition beschikken we ook nog steeds over de uitvoeringen Business en Business Premium”, zegt David Van Belle, Fleet Manager Volkswagen Belgium. “Met deze drie afwerkingsniveaus proberen we de auto's zo goed mogelijk uit te rusten om een optimale restwaarde te genereren, specifiek gericht op de uitrustingsbehoeften van de bestuurder.”

Daarbij komt ook nog een verlaagd maandelijks huurbedrag en voor de werknemers een aantrekkelijk VAA, gebaseerd op de cataloguswaarde. Goed gezien! ■



Het 100% elektrische ID.-gamma is uitgebreider en aantrekkelijker dan ooit.



HEROPLEVING IN DE MAAK?

Verrassing: de regering-De Wever wil plug-inhybrides fiscaal langer aantrekkelijk houden voor bedrijven. Wat zouden de effecten op de markt kunnen zijn? We vroegen het aan leasebedrijven en autoverdelers.

Tekst: Dieter Quartier



Sinds 1 juli 2023 is de verkoop van plug-inhybrides in ons land als een soufflé in elkaar gezakt. 30 juni 2023 was namelijk de laatste dag waarop je als onderneming of zelfstandige nog een PHEV kon bestellen en gedurende de hele gebruiksduur van de auto van 100 procent fiscale aftrekbaarheid kon genieten. Er gold wel al een uitzondering, namelijk voor de brandstofkosten: daarvan werd de aftrekbaarheid al beperkt tot 50 procent voor bestellingen na 31 december 2022.

Plug-inhybrides die sinds 1 juli 2023 besteld of gekocht worden, zien hun aftrekbaarheid jaar na jaar zakken. Voor 2025 ligt het maximum op 75 procent, een percentage dat de komende jaren telkens met 25 procentpunten naar beneden gaat. Of toch niet, als we het regeerakkoord van onze nieuwe federale regering voor waar mogen aannemen.

LANGER AFTREKBAAR

De regering-De Wever ziet puur elektrische mobiliteit voor ondernemers duidelijk als minder realistisch dan de regering-De Croo.

"Een elektrische bedrijfswagen is niet voor iedereen een optie. Vooral in een stedelijke context, aan appartementsgebouwen, in afgelegen landelijk gebied en voor lage inkomens is een elektrisch model nog steeds geen optie. Daarom zal de regering voorzien in een ruimere overgangperiode voor hybride wagens." Dat staat te lezen in het bewuste akkoord van de nieuwe federale regering.

Concreet betekent dit dat het huidige maximale aftrekpercentage van 75 procent behouden zou blijven tot eind 2027. Daarna zou het dalen naar 65 procent in 2028 en 57,5 procent in 2029. Nog een wij-



Plug-inhybrides zoals de Hyundai Tucson zouden aan een revival kunnen beginnen, al gelooft niet iedereen dat het zo'n vaart zal lopen.

ziging van formaat: het initiële percentage blijft van toepassing gedurende de hele gebruiksperiode van de auto, zolang hij blijft ingeschreven op de titularis.

SECTOR GEEN VRAGENDE PARTIJ

De leasector zelf was op zijn zachtst gezegd verbaasd door de inhoud van het akkoord. "De meeste bedrijven hebben de PHEV intussen al geparkeerd en volop de transitie ingezet naar volledige elektrische bedrijfsauto's. Eind vorig jaar waren 8 op de 10 nieuw bestelde leaseauto's al 100 procent elektrisch. In totaal werden er in

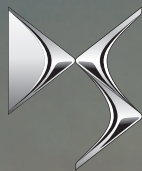
2024 zo'n 70.000 EV's ingeschreven op naam van een leasebedrijf", verklaart Stijn Blanckaert, algemeen directeur van Renta, de vereniging van autoverhuurbedrijven in ons land. "Voor 2025 verwachten we dat dat aantal richting 100.000 EV's zal evolueren. Daarmee wordt België beschouwd als een voorbeeld voor de andere Europese lidstaten. Groot was dan ook onze verbazing toen we vernamen dat de regering-De Wever van plan is om de plug-inhybride een tweede leven te geven. Dat is een antwoord op een vraag die wij als leasector niet hebben gesteld."

Toch verwachten sommige stakeholders in de sector geen grote retour naar de PHEV. "Als plug-inhybrides fiscaal opnieuw interessant worden, dan zal dat volgens ons een verschillende impact hebben naargelang van het klantenprofiel", zegt Xavier Kervyn de Meerendré, Marketing & Communication Director bij ALD Automotive LeasePlan, de grootste autoverhuurder van het land. "Grote ondernemingen hebben de overstap naar elektrisch al gemaakt of zijn daar volop mee bezig. Wij verwachten niet dat ze een stap terug gaan zetten en plug-inhybrides opnieuw gaan opnemen in hun carpolicy, om op die manier een jaar of twee tijd te winnen. Zij hebben ook CO₂-doelstellingen en zijn gebonden aan ESG-criteria ('ESG' staat Environment, Social and Government, criteria waarmee onder meer de duurzaamheid van een bedrijf wordt gemeten, red.)."

Stijn Blanckaert deelt die mening. "Als er al bedrijfsautokopers en -leasers zijn die teruggrijpen naar de plug-inhybride, dan zullen het waarschijnlijk de kmo's en zelfstandigen zijn. Zij kunnen de overstap naar EV nog even uitstellen, al is dat vanuit praktisch oogpunt niet echt nodig: de jongste EV's halen 600 kilometer rijbereik en meer. Los daarvan is een plug-inhybride an sich geen slechte tussenoplossing. Beter nu een PHEV aanschaffen dan nog vier jaar blijven doorrijden met een oude benzine of diesel – op voorwaarde natuurlijk dat de plug-inhybride zo vaak mogelijk wordt opgeladen."



Range anxiety is eigenlijk niet langer een argument pro plug-inhybride als je naar de recentste EV's kijkt. De DS N°8 haalt 750 kilometer volgens de WLTP.



DS AUTOMOBILES
Travelling is an Art

NIEUWE DS N°8



750 KM
RIJBEREIK IN 100% ELEKTRISCH

DSautomobile.be

0 - 0 L / 100KM @ 0 G CO₂ / KM (WLTP) – 15,5 - 16,6 kWh/100 km – 750 KM – DS verkiest TotalEnergies GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie [K.B. 19.03.04] : <https://www.dsautomobiles.be/nl/ds-experience/omgeving/consumptie-gebruik.html>. Contacteer uw DS Store voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig. Afbeelding niet contractueel. Meer informatie beschikbaar bij de DS stores.

V.U. Laurent Berger, Stellantis Belgium NV, Rougetlaan 20 Bus 2 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij de KBO onder het nummer 0403461107. IBAN: DE 64512106990160000009 - Tel.: +32 800 19550



Grote bedrijven zullen volgens de leasesector niet teruggrijpen naar de PHEV. Met aantrekkelijke EV-modellen als de Renault 5 E-Tech hebben ze daar ook geen reden toe.

GUNSTIG VOOR SOMMIGE MERKEN

België is maar een kleine vis in de grote autozee. De eventuele wijzigingen in onze fiscaliteit zullen dus geen impact hebben op de strategie van de automerken. De meeste daarvan hadden hun koers de jongste tijd sowieso al bijgesteld, nu de verkoop van elektrische auto's in Europa niet zo'n hoge vlucht neemt als verwacht. Volvo bijvoorbeeld had initieel de intentie om vanaf 2030 enkel nog maar volledig elektrische auto's te bouwen en plug-in-hybrides tegen dan uit te faseren. Die ambitie werd vorig jaar afgezwakt; de PHEV's blijven langer in het aanbod. "Wij blijven PHEV's produceren en zijn blij dat de mensen die nog twijfelen om naar volledig elektrische wagens over te schakelen, meer tijd krijgen om de transitie te maken", zegt René Aerts, PR & Consumer Experience Manager bij Volvo Car Belux.

Ook bij Mercedes-Benz Belux valt de intentie van de regering in goede aarde. "Het is eerder goed nieuws als je kijkt naar de oplossingen die wij kunnen bieden aan bestuurders van een bedrijfsauto. Mercedes-Benz is het enige merk dat zowel diesel- als benzine-plug-inhybrides aanbiedt, met een grote elektrische *range* van ruim 100 kilometer", zegt Press Relations Manager Bastien Van den Moortel. "Niettemin zijn we als geliefd merk op de bedrijfs-wagenmarkt voorstander van een stabiele fiscaliteit met continuïteit. Dat is belang-

rijk over de verschillende levenscycli van de wagens die verkocht worden."

VERWARRING BLIJFT

Net dat punt wordt ook aangehaald door Kaat Van Severen, Head of Fleet bij Astara Western Europe, de groep die bij ons onder meer de merken Hyundai, Suzuki en MG verdeelt. "Het probleem van deze opnieuw wijzigende fiscaliteit is dat er weer verwarring wordt gecreëerd. Zo kan er nooit een duidelijke keuze worden gemaakt, niet door de constructeur – die moet blijven investeren op beide fronten – en niet door de gebruiker. Die begrijpt er op den duur niets meer van en stelt zijn aankoop uit."

Het argument dat een plug-inhybride een mouw past aan het laadprobleem, gaat voor Kaat Van Severen niet op. "Er zijn werknemers die niet dagelijks kunnen laden. Er zijn ook 'kilometervreters' bij, voor wie een plug-inhybride praktischer is. Echter, mensen die hun BEV niet kunnen laden, kunnen eigenlijk hun PHEV ook niet laden. Een PHEV is pas interessant als je de accu frequent aan het werk zet, anders rijden de brandstofkosten de pan uit."

Renault Belux wijst er ons in haar reactie op dat in de aangekondigde maatregel niet wordt gespecificeerd of ze van toepassing zal zijn op zowel niet-oplaadbare als oplaadbare hybrides. "Het is daarom moeilijk te voorspellen wat het effect zal zijn op de verkoopvolumes. We betreuen

enigszins dat de aangekondigde maatregel de vergroening van het wagenpark zal vertragen, een vergroening die de bedrijven nochtans goed geïntegreerd hebben dankzij de regels die van toepassing zijn op de vennootschapsbelasting."

TWEEDEHANDSMARKT

Volgens velen laat de regering uitschijnen dat elektrisch rijden nog niet voor vandaag is. Dat ondermijnt het zo al matige vertrouwen van de tweedehandskoper in EV's. Vandaag is er een groot onevenwicht tussen vraag en aanbod van tweedehandse elektrische auto's. Leasingmaatschappijen maken per auto duizenden euro's verlies wanneer ze hem op het einde van het contract verkopen. Vermenigvuldigd dat met tienduizenden auto's per jaar en je begrijpt dat deze situatie niet kan blijven duren. Ze wordt bovendien niet verholpen door plug-inhybrides weer te stimuleren, menen ze bij Renta.

Koen Claesen, CEO van Van Mossel België en Luxemburg, ziet dat anders. "Meer bedrijven zullen opnieuw voor hybride kiezen in plaats van elektrisch. Dat is op zich goed nieuws, aangezien er op de tweedehandsmarkt meer vraag bij particulieren is naar hybride en plug-inhybride voertuigen dan naar elektrische voertuigen. Door de nieuwe maatregel zullen we mogelijk een betere afstemming krijgen tussen vraag en aanbod." ●

New IONIQ 5.

Power Your World.

Op afstand
bediende
klimaatregeling.

Ultrاسnel opladen:
100 km rijbereik in
amper 5 min.

Elektrische
toestellen opladen
vanuit het interieur.

Zeer ruim
en flexibel
interieur.

Ontdek hem nu bij je Hyundai verdeler en op hyundai.com



5 JAAR
Onbeperkte
Kilometer Garantie*

8 JAAR
Batterij Garantie
160.000 km

0 L/100 km • 0 g/km CO₂ • 15,6 - 18,2 kWh/100 km (WLTP)

Raadpleeg je verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.



*De 5. Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai verdeler in België. Het is niet toegestaan de wagen te verkopen of te verhuren aan een derde partij. De wagen moet oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. 8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op hyundai.com of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. Adverteerder: Korean Motor Company n.v., invoerder, Pierstraat 229 te 2550 Kontich. BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004). Hyundai.com

PLUG-INHYBRIDES IN HET VIZIER

Binnen het kader van de Euro 6e-bis-norm legt Europa sinds 1 januari 2025 een strengere verbruiks- en emissietest op voor plug-inhybrides.

Welke impact heeft dat op hun CO₂-uitstoot en fiscaliteit?

Tekst: Robin Van den Bogaert

Sinds 2021 houdt de Europese Commissie de reële verbruikscijfers van auto's bij om na te gaan in welke mate die afwijken van hun WLTP-normverbruik. Autobouwers zijn verplicht om die gegevens – uiteraard geanonimiseerd – door te geven. Een data-analyse van 600.000 auto's toont aan dat diesel- en benzinewagens ongeveer 20 procent meer verbruiken in het echte verkeer. Dat had de Europese Commissie ook verwacht.

Maar bij de plug-inhybrides is de discrepantie veel groter. Volgens het onderzoek ligt de werkelijke CO₂-uitstoot van plug-inhybrides die in 2021 voor het eerst ingeschreven werden, gemiddeld 3,5 keer hoger (4 l/100 km of 100 g CO₂/km) dan hun officiële WLTP-waarde. Het CO₂-besparende potentieel van die plug-inhybrides blijft in de praktijk dus onderbenut. Naar de oorzaak hoeft je niet lang te zoeken: bestuurders laden de batterij van hun auto te weinig op en rijden dus minder vaak elektrisch dan gehoopt. Met als kanttekening dat het netwerk van laadpalen in 2021 ook nog niet zo uitgebreid was als vandaag.

"De Europese Commissie heeft bij de reële verbruikscijfers van de plug-inhybrides vastgesteld dat ze veel minder elektrische kilometers rijden dan wat de homologatietest simuleerde", zegt Michel Martens, directeur van de studiefederatie bij automobielfederatie Febiac. "Bestuurders genieten van het fiscale voordeel van een plug-inhybride, maar laden niet systematisch op. Ze hadden of hebben onvoldoende laadmogelijkheden, of trokken er zich gewoonweg weinig van aan. Op basis van die reële cijfers uit 2021, die aantonen dat ze minder op elektriciteit en meer op fossiele brandstof rijden, is de homologatietest voor plug-ins nu aangepast."

MEER KILOMETERS, MEER CO₂

Sinds 1 januari 2025 moeten nieuwe plug-inhybrides voldoen aan de strengere Euro 6e-bis-uitstootnorm. Momenteel geldt die alleen voor nieuw gehomologeerde modellen die nu op de markt verschijnen. Over een jaar moeten echter alle bestaande modellen die nieuw verkocht worden (ook de modellen die al op de markt waren voor 1 januari 2025 dus) voldoen aan de Euro 6e-bis-norm.

De CO₂-uitstoot van een plug-inhybride wordt in twee modi gemeten. Eerst legt de auto de test af met een volgeladen batterij, daarna nog eens met een lege batterij. De CO₂-waarden uit beide tests worden daarna gewogen met een zogenaamde *utility factor* of nutsfactor. "De *utility factor* is specifiek gereguleerd voor plug-inhybrides. De vraag daarbij is hoe sterk de volledig elektrische modus doorweegt in de homologatietest tegenover het gebruik

van de verbrandingsmotor. Die *utility factor* was zodanig geparametreerd dat het aandeel elektrische kilometers over de hele test bekeken een stuk hoger lag dan dat van de fossiele brandstofkilometers", zegt Michel Martens.

Tot nu toe werd de plug-inhybride getest over een referentieafstand van 800 kilometer, maar die afstand stijgt binnen de nieuwe Euro 6e-bis-norm naar 2.200 kilometer en vanaf 2027 – bij de introductie van Euro 6e-bis-FCM – zelfs naar 4.260 kilometer. "In een test van 2.200 kilometer ligt het aandeel elektrische kilo-



Michel Martens (Febiac): "Een valse hybride bestaat niet, wel een hybride die oneigenlijk gebruikt wordt."

meters uiteraard veel lager, zeker in een plug-inhybride met een relatief kleine batterij. Het aandeel 'fossiele' kilometers stijgt en dat vertaalt zich in een hogere gemeten CO₂-uitstoot in de homologatietest", legt Michel Martens uit.

MEER VALSE HYBRIDES

Voor plug-inhybrides wordt het dus een pak moeilijker om in de nieuwe homologatietest lage CO₂-cijfers te realiseren. Hoe groot de impact is? "Dat varieert van model tot model, maar de CO₂-uitstoot zal met dezelfde batterij en dezelfde auto in de nieuwe test een stuk hoger liggen. Concreet mag je de oude uitstoot met ongeveer factor 2 tot 2,5 vermenigvuldigen. Stel dat een plug-in in de oude test 20 g CO₂/km haalde, dan komt diezelfde auto, onderworpen aan de nieuwe test, aan 45 tot 50 g CO₂/km", vertelt Michel Martens. Die hogere CO₂-uitstoot (op papier althans) kan een probleem vormen voor de fiscale aantrekkelijkheid van bepaalde PHEV's, zeker bij de iets oudere modellen met een kleiner elektrisch rijbereik. Het aantal 'valse' hybrides dreigt namelijk toe te nemen. "Tot 50 g CO₂/km is een plug-inhybride fiscaal gezien een echte hybride. Maar daarboven wordt die volgens de huidige wetgeving beschouwd als een valse hybride", zegt Michel Martens.

Door de strengere homologatietest kunnen bepaalde plug-inhybrides boven die grens belanden. "Modellen die vandaag 15 à 20 g CO₂/km uitstoten volgens de oude test, zullen waarschijnlijk onder de grens van 50 g CO₂/km blijven. De situatie verandert natuurlijk voor een plug-inhybride die nu bijvoorbeeld al 40 g CO₂/km uitstoot. Als je die aan de nieuwe test onderwerpt, moet je rekenen op een 2 tot 2,5 keer hogere uitstoot, dus 80 tot 100 g CO₂/km. Fiscaal wordt die dan bestempeld als een valse hybride." De impact voel je uiteraard in de aftrekbaarheid van de kosten. Een valse hybride moet volgens de fiscale regels voor bedrijfswagens zijn CO₂-uitstoot met



Door de nieuwe homologatietest stijgt de CO₂-uitstoot van een plug-inhybride met factor 2 of 2,5.

een factor 2,5 vermenigvuldigen of de CO₂-uitstoot van hetzelfde model met verbrandingsmotor gebruiken. De aftrekbaarheid zal dan zakken tot pakweg 50 procent in 2026.

Michel Martens plaatst wel een bedenking bij wat de fiscus een valse hybride noemt. "Wat is een fake hybride? Een valse hybride bestaat niet; wel een hybride die oneigenlijk gebruikt wordt. Het is perfect mogelijk om met een zogezegd valse hybride – lees: met een uitstoot boven 50 g CO₂/km – bijna volledig elektrisch te rijden als je systematisch oplaadt én veelal korte ritten rijdt. Omgekeerd kan een 'echte' plug-inhybride, met een uitstoot van 50 g CO₂/km of minder, verkeerd gebruikt worden als de bestuurder vaak lange afstanden rijdt en/of geen zin heeft om op te laden. Om bestuurders aan te moedigen om zo veel mogelijk elektrisch te rijden kunnen de elektrische verbruikskosten best maximaal aftrekbaar worden, zoals bij volledig elektrische wagens, terwijl de fossiele brandstofkosten veel minder aftrekbaar gemaakt zouden kunnen worden."

MINDER AANBOD?

Een belangrijke vraag is hoe de constructeurs zullen reageren op die strengere norm voor plug-inhybrides, die uiteraard niet helpt om de gemiddelde CO₂-uitstoot van hun vloot naar beneden te krijgen. In ons land haalden de plug-inhybrides in 2024 nog een marktaandeel van 14,9 procent. In het regeerakkoord van de nieuwe federale regering staat dat ze nog 75 procent aftrekbaar blijven tot eind 2027. Hoewel de elektrische auto steeds meer de fakkel overneemt, blijft de plug-inhybride voor bepaalde bestuurdersprofielen een interessante oplossing.

"Sommige constructeurs zullen nog even inzetten op plug-inhybrides, andere zullen beslissen dat het de moeite niet langer waard is", denkt Michel Martens. "Dat is een beetje koffiedik kijken. Het hangt ook af van de fase van de levenscyclus waarin het model zit. Een plug-inhybride met 20 g CO₂/km die twee jaar geleden op de markt kwam, kan bijvoorbeeld nog in het aanbod blijven tot eind 2027. Ofwel kan de constructeur beslissen om een grotere batterij te plaatsen, zodat de auto meer elektrische kilometers haalt en onder de grens van 50 g CO₂/km blijft." Hoe dan ook, op het einde van de rit zul je door de strengere emissienorm en de behoefte aan grotere batterijen alweer wat meer betalen voor je nieuwe plug-inhybride. ●



Als reactie op de strengere emissienorm krijgen plug-inhybrides grotere batterijen, zoals deze Volkswagen Tiguan eHybrid.

WIN-WINFORMULE?

Sociale leasing kan de elektrische auto toegankelijk maken voor een nieuw publiek. Tegelijk biedt het leasingbedrijven mogelijk een uitweg voor hun elektrische tweedehandswagens. Maar of deze formule er ook écht komt, is verre van zeker.

Tekst: Robin Van den Bogaert

Het was niet meer dan één zinnetje in het nieuwe federale regeerakkoord: "De regering zal een ondersteuningsmechanisme onderzoeken inzake sociale leasing van elektrische voertuigen, gericht op werknemers met een inkomen onder een bepaalde drempel." Verrassend, want in de aanloop naar de verkiezingen was het thema amper aan bod gekomen. Groen – intussen een oppositiepartij – en cd&v haalden het idee wel kort aan in hun verkie-

zingsprogramma, maar een *hot topic* was sociale leasing zeker niet. Uit de formulering kun je ook afleiden dat het idee vandaag helemaal nog niet concreet is. 'Onderzoeken' is in een regeerakkoord meestal een elegante oplossing voor een maatregel die nog niet beslist is of waarover de coalitiepartners het eigenlijk niet eens zijn. Voor de markt van de elektrische auto's en de leasingbedrijven in ons land kan sociale leasing nochtans een belangrijk hulpmiddel zijn. Maar hoe ziet zo'n scenario eruit? En is het wel realistisch?



In Frankrijk was sociale leasing vorig jaar een (te) groot succes. Binnenkort ook in België?



Een Citroën ë-C3 voor amper 54 euro per maand, zoals bij onze zuiderburen: het klinkt aantrekkelijk, maar lijkt budgettair onhaalbaar in België.

"We hebben meteen contact opgenomen met het kabinet van minister van Financiën Jan Jambon om te zeggen dat we graag constructief meewerken aan zo'n sociale leasing", zegt Stijn Blanckaert, algemeen directeur van Renta, de Belgische federatie van autoverhuurbedrijven. "De regering staat open voor meer informatie en voorstellen. Ze zal sociale leasing onderzoeken, maar heeft nog geen *commitment*, budget of werkwijze vastgelegd. We zijn vanuit de leasingsector vragende partij om mee te denken over een oplossing, maar uiteindelijk bepaalt de regering zelf welke richting ze uit wil, en hoeveel middelen ze daarvoor vrijmaakt."

NAAR FRANS MODEL

De federale regering haalt de mosterd mogelijk uit Frankrijk, dat sociale leasing in 2024 introduceerde. De formule was bij onze zuiderburen een groot succes. Zo groot zelfs dat ze voortijdig stopgezet moest worden om een budgettaire ontsporing te voorkomen. Er was een budget vrijgemaakt voor 20.000 kandidaten, maar in een mum van tijd waren er 50.000 gegadigden. Prijskaartje voor de Franse staat: 650 miljoen euro. Het doet denken aan de Vlaamse premie voor elektrische wagens. Die was vooraf begroot op 20 miljoen euro, maar heeft de belastingbetaler uiteindelijk 72,8 miljoen gekost.

Concreet kon je vorig jaar in Frankrijk een elektrische wagen leasen voor een maandbedrag onder de 100 euro (stadswagen) of 150 euro (gezinswagen), de wettelijk verplichte verzekering, onderhoud of banden niet meegerekend. Uiteraard pasten niet alle modellen binnen dat budget en stelde de overheid bepaalde voorwaarden aan de auto's, zoals een maximumgewicht van 2.400 kilogram en een catalogusprijs (inclusief btw) tot 47.000 euro.

Voor 40 euro per maand reed je bijvoorbeeld met een Renault Twingo Electric, een Citroën ë-C3 kostte 54 euro per maand, een Fiat 500e had je voor 89 euro en een Peugeot E-208 voor 99 euro. De Renault Megane E-Tech Electric was een van de 'duurdere' modellen, voor 150 euro per maand. Voor datzelfde bedrag kon je ook een Jeep Avenger Electric of Peugeot E-2008 op je oprit parkeren. Zo werd elektrisch rijden plots voor veel bestuurders toegankelijk.

NIET VOOR IEDEREEN

Sociale leasing is per definitie gericht op personen met een lager inkomen. "Er moet een inkomensgrens bepaald worden. In Frankrijk bedroeg die 15.400 euro per belastingplichtige. Maar voor wie in die laagste inkomensklasse valt, blijft 150 euro per maand voor een auto zonder verzekering, elektriciteit of onderhoud alsnog best veel geld", geeft Stijn Blanckaert aan. "Wil je zulke leasingbedragen ook in België aanbieden, dan lukt dat trouwens alleen met zware subsidies. Leasingmaatschappijen zijn geen vzw's, maar commerciële ondernemingen; het businessmodel moet ook voor ons kloppen. Zelfs al leveren de automerken en leasingmaatschappijen een grote inspanning, dan nog kom je niet aan 150 euro per maand, zelfs niet aan 200 euro. Een overheidsinterventie blijft nodig. We zullen dus met creatieve oplossingen moeten komen."

"Premies acht ik momenteel niet realistisch, omdat er onvoldoende financiële middelen zijn. Ondersteuning kan wel bestaan uit een renteloze lening of een kredietgarantie van de overheid voor de leasingmaatschappij die sociale leasing aanbiedt. Het kan gaan om een formule waarbij de overheid het voertuig huurt, of een vorm van private lease op naam van de particulier zelf", zegt Blanckaert, die verder nog waarschuwt voor de administratieve gevolgen. "Stel dat 20.000 auto's sociaal geleased worden in ons land, dan betekent dat 20.000 dossiers die de leasingmaatschappijen individueel moeten behandelen. Vandaag hebben die per klant zo'n tien tot zelfs duizend auto's, wat administratief een heel ander verhaal is. Ook de kredietwaardering bij particulieren is anders", aldus de algemeen directeur van Renta.

TWEDEHANDS-EV'S

Een alternatieve oplossing is leasing van elektrische tweedehands-wagens. Momenteel vinden leasingmaatschappijen maar moeilijk afnemers voor elektrische wagens die einde contract zijn en staan de restwaardes onder druk. Blanckaert: "Sociale leasing kan een goede manier zijn om elektrische tweedehandswagens een tweede leven te geven. Vandaag zijn de klanten op de tweedehandsmarkt



Ook enkele grotere wagens, zoals deze Renault Mégane E-Tech, waren vorig jaar in Frankrijk beschikbaar in sociale leasing.



Stijn Blanckaert (Renta): "Sociale leasing kan een goede manier zijn om elektrische tweedehandswagens een tweede leven te geven."

vooral particulieren, maar de prijs van een elektrische tweedehandswagen ligt nog altijd hoger dan het budget van de doorsnee tweedehandskoper."

Tegelijkertijd ziet Blanckaert ook in dat scenario uitdagingen: "Stel dat de sociale leasing in België een succes wordt, met tien-duizenden aanvragen, zijn er dan genoeg elektrische tweedehandswagens in die klasse beschikbaar? Want sociale leasing gaat uiteraard niet over een BMW iX3 of Mercedes EQS. Er is veel goede wil, maar we zien op dit moment niet meteen een kant-en-klare oplossing." Het aanbod én de vraag zijn vandaag beperkt. Ter illustratie: in januari 2025 was amper 4 procent van alle inschrijvingen van tweedehandswagens elektrisch.

EUROPESE OPLOSSING?

Momenteel is sociale leasing van auto's louter een Frans verhaal. Het project werd bij onze zuiderburen vorig jaar dus vroegtijdig stopgezet, maar keert in de loop van 2025 terug, weliswaar met een verlaagd budget van 300 miljoen euro. De overheidssubsidie van 13.000 euro per auto daalt naar 3.000 euro, zodat een ruimere groep van het systeem kan genieten. Of en wanneer België volgt, is dus nog niet duidelijk. Maar misschien hoeft de Belgische regering geen eigen concept uit te werken en kan ze voortbouwen op een Europese maatregel.

Ook op Europees niveau wordt namelijk nagedacht over allerlei steunmaatregelen om de elektrische transitie te stimuleren. "Op dit moment lobbyt Transport & Environment (*de koepelorganisatie van ngo's voor duurzaam vervoer, red.*) bij de Europese Commissie om sociale leasing op de agenda te plaatsen van alle Europese lidstaten", weet Stijn Blanckaert. "Europees is er dus ook animo voor, maar het is allemaal nog niet concreet. Voor België zou het goed uitkomen mocht Europa dit in handen nemen." ●



DIGITAAL

€3,90 / maand

€45,90 / jaar

PRINT + DIGITAAL

€5,90 / maand

€65,90 / jaar

Blijf op de hoogte van het beste autonieuws

- ✓ Autotests
- ✓ Exclusieve inzichten en reportages
- ✓ Praktische advies



Abonneer je nu

abo.autogids.be

BINNENKORT VOOR IEDEREEN?

Sinds 2019 kunnen werknemers hun (recht op een) bedrijfswagen inruilen voor andere voordelen via het zogenoemde mobiliteitsbudget. De nieuwe federale regering wil dat systeem de komende jaren een stevige boost geven.

Tekst: Robin Van den Bogaert



Werkgevers zullen het mobiliteitsbudget systematisch moeten aanbieden, terwijl dat nu nog op vrijwillige basis gebeurt.

Het mobiliteitsbudget werd op 1 maart 2019 met grote ambities ingevoerd. De toenmalige federale regering hoopte met dat nieuwe systeem verschillende doelstellingen te realiseren. Enerzijds wilde ze de files verminderen door pendelaars warm te maken voor andere oplossingen dan de auto, anderzijds moest het mobiliteitsbudget alternatieve mobiliteitsvormen stimuleren. Allemaal zonder de bedrijven of werknemers op extra kosten te jagen. Het klonk aantrekkelijk op papier, maar het succes bleef de eerste jaren uit.

Toenmalig minister van Werk Kris Peeters (cd&v) verwachtte bij de start dat maar liefst één op de vier bestuurders zijn of haar bedrijfswagen effectief zou inleveren. Kijken we zes jaar later naar de feiten, dan was dat duidelijk een overschatting. In 2024 ruilde slechts één op de twintig werknemers de bedrijfswagen (5,2 procent) in voor het mobiliteitsbudget. Het totale aandeel werknemers met een mobiliteitsbudget bedraagt vandaag 0,85 procent (1 op 120 werknemers). Dat blijkt uit een analyse van HR-dienstverlener SD Worx bij meer dan 37.000 werkgevers en ruim 1,1 miljoen werknemers.

"Als je dat vergelijkt met het totale aantal werknemers met een bedrijfswagen, lijkt dat een druppel op een hete plaat, maar er is wel een exponentiële stijging aan de gang", zegt Veerle Michiels, juridisch adviseur en mobiliteitsexpert bij SD Worx. "We zijn gestart met net geen 50 werknemers met een mobiliteitsbudget in onze databank en nu staat de teller op meer dan 10.000 bij SD Worx." De recente groei is inderdaad opmerkelijk: in 2024 kozen dubbel zoveel werknemers voor het mobiliteitsbudget als in 2023. Een belangrijke verklaring daarvoor is dat het aantal werkgevers die het mobiliteitsbudget aanbieden aan hun personeel, op twee jaar tijd verdubbeld is. Dat je het budget ook kunt inzetten voor de afbetaling of huur van je woning in de maanden waarin je meer dan de helft van de tijd thuiswerkt, draagt zeker bij tot de positieve evolutie.

WAT VERANDERT ER?

Volgens de nieuwe federale regering is dat allemaal nog niet genoeg. Ze wil het bestaande mobiliteitsbudget in een eerste beweging extra stimuleren en op termijn ook veralgemenen en dus opentrekken naar werknemers die nu geen (recht op een) bedrijfswagen hebben. "Vandaag zit de werkgever aan het stuur. Die beslist of hij het mobiliteitsbudget aanbiedt en welke medewerkers de mogelijkheid krijgen om hun bedrijfswagen in te ruilen. Maar de werkgever kan niet verplicht worden om dat mobiliteitsbudget aan te bieden, zelfs al staan de werknemers daarvoor aan de deur te kloppen", aldus Veerle Michiels. Dat staat op het punt om te veranderen.



Fleetconsultant Bart Vanham: "Een voordeel van het vernieuwde mobiliteitsbudget is dat het een uniform systeem wordt."

"Het regeerakkoord bepaalt dat de werkgever het mobiliteitsbudget voortaan systematisch moet aanbieden aan werknemers die het recht op een bedrijfswagen hebben. De vrijblijvendheid voor de werkgever verdwijnt dus. De werkgever kan het mobiliteitsbudget wel nog altijd zelf vormgeven. Hij stelt met andere woorden het keuzemenu samen. De eerste pijler, een milieuvriendelijke bedrijfswagen, is niet verplicht. In de tweede pijler, die duurzame mobiliteit en huisvestingskosten omvat, moet de werkgever wél altijd een aanbod formuleren. Net zoals de derde pijler, het resterende cashbedrag op het einde van het jaar, er ook altijd bij moet zijn." Werknemers die niet zonder bedrijfswagen kunnen, hoeven trouwens niet te vrezen. "De werknemer lijkt vooralsnog niet verplicht te worden om ook effectief op dat aanbod in te gaan", zegt Veerle Michiels.

GEVOLGEN VOOR FLEET

De uitbreiding van het mobiliteitsbudget wordt voor de fleetsector mogelijk een mes dat aan twee kanten snijdt. "Als het mobiliteitsbudget aan alle werknemers wordt voorgesteld, kan dat de leasewereld ten goede komen", denkt Bart Vanham, zelfstandig consultant



De meeste werknemers die op dit moment voor het mobiliteitsbudget kiezen, betalen er hun huisvestingskosten mee.



Het veralgemeende mobiliteitsbudget creëert mogelijk kansen voor betaalbare elektrische auto's, zoals de Fiat Grande Panda Electric.

in de fleetsector. "In bedrijven waar bepaalde werknemers vandaag nog geen toegang hebben tot een bedrijfswagen, komt er misschien een opening voor relatief goedkope elektrische wagens. Via het mobiliteitsbudget kunnen ze genieten van de volumekortingen van hun werkgever om voor een democratische prijs met een elektrische wagen te rijden. Dat kan bovendien een positieve impact hebben op de totale CO₂-uitstoot van het wagenpark. Ik denk dan aan oude vervuilende privéwagens die vervangen worden door elektrische bedrijfswagens", aldus Bart Vanham.

Daar staat uiteraard tegenover dat sommige werknemers hun bedrijfswagen zullen afstaan. "Als werkgever ben je verplicht om al je werknemers die recht hebben op een bedrijfswagen, een mobiliteitsbudget aan te bieden. Een bepaald percentage onder hen zal zeker kiezen voor andere oplossingen dan de auto. Ik denk dan in de eerste plaats aan kmo's, waar vaker mensen uit de regio werken die misschien geen wagen nodig hebben", zegt Vanham.

OOK NADELEN

Het mobiliteitsbudget biedt in zijn huidige vorm niet alleen voordelen, maar heeft ook enkele tekortkomingen. Bart Vanham: "Als we kijken naar de ideale mobiliteitsoplossingen binnen een organisatie, brengen we eerst de wensen van de medewerkers in kaart. Door auto- en fietsleasing te combineren kun je vandaag al flexibiliteit bieden aan de overgrote meerderheid van de werknemers. Dan is de vraag: moeten we ons voor die paar procent andere werknemers wringen in een stringent administratief en juridisch kader zoals het mobiliteitsbudget?"

"De jaarlijkse afrekening daarvan wordt bijvoorbeeld vandaag gezien als administratieve rompslomp. Wanneer je in een mobiliteitsbudget zit, dan moet je op het einde van het jaar de werkelijke



Door auto- en fietsleasing te combineren kun je vandaag al flexibiliteit



Veerle Michiels (SD Worx): "Het mobiliteitsbudget is een complex samenspel van arbeidsrecht, sociale zekerheid en fiscaliteit."



bieden aan de overgrote meerderheid van de werknemers, aldus specialisten.

uitgaven vergelijken met de gebudgetteerde uitgaven. Heeft de werknemer meer uitgegeven, bijvoorbeeld door hogere energiekosten, dan moet de werknemer in het begin van het volgende jaar die overbesteding terugbetalen", aldus Bart Vanham.

KEEP IT SIMPLE

Een van de doelstellingen van het vernieuwde mobiliteitsbudget is om de bestaande regelgeving te vereenvoudigen. "Het veralgemeende mobiliteitsbudget zou in de plaats komen van bestaande tussenkomsten van de werkgever in de woon-werk- en privéverplaatsingen van werknemers", zegt Veerle Michiels. "Zulke zaken worden in België vaak geregeld in collectieve arbeidsovereenkomsten, op het vlak van de onderneming of sector. Denk bijvoorbeeld aan de fietsvergoeding. Dat zijn afspraken die op het niveau van de sociale partners gemaakt worden. Die zouden allemaal moeten wijken voor dat mobiliteitsbudget. Hoe dat juist in zijn werk zal gaan, is nog niet duidelijk. Wellicht zullen er ook de nodige overgangsmaatregelen komen."

Bart Vanham beaamt dat het allemaal gerust wat eenvoudiger mag: "Een voordeel van het vernieuwde mobiliteitsbudget is dat het een uniform systeem wordt. Er zijn voldoende technische oplossingen om het mobiliteitsbudget en de bestedingen binnen de verschillende pijlers op te volgen. Dat zou een administratieve vereenvoudiging betekenen voor de werkgever. Ook voor de fiscus wordt het gemakkelijker om het geheel te controleren. Als iedereen het mobiliteitsbudget moet gebruiken, zal de technologie om de administratie te faciliteren nog verbeteren."

VEEL ONBEKENDE FACTOREN

Er zijn vandaag nog heel wat onbeantwoorde vragen over het nieuwe mobiliteitsbudget. "De grootste onbekende in dit verhaal is het budget zelf", vindt Veerle Michiels. "Aan te bieden door de werkgever, dat staat vast. Maar hoe zal dat budget precies tot stand komen? Daarover wordt voorlopig met geen woord gerept. Gaan de bestaande werkgeverstussenkomsten in woon-werkverplaatsingen dat budget voeden? Blijft het daartoe beperkt of worden ook andere vormen van budgetcreatie toegelaten?"

Ook de precieze timing van de hervorming is nog niet bekend. Spreken we over 2027? 2028? In het regeerakkoord is sprake van 'overgangsmaatregelen', wat wijst op een gefaseerde invoering. Wel al duidelijk: het is een moeilijke materie die tijd vergt. "Het mobiliteitsbudget is een complex samenspel van arbeidsrecht, sociale zekerheid en fiscaliteit. Het zal dus bij verschillende kabinetten op tafel komen. Ook met de sociale partners is overleg nodig, want de aanpassing kan 'inbreken' in bestaande afspraken", besluit Veerle Michiels. ●

WAT KUN JE DOEN MET HET MOBILITEITSBUDGET?

De grootte van het mobiliteitsbudget hangt af van de totale werkgeverskosten verbonden aan de bedrijfswagen die je als werknemer inruilt. Het mediaanbedrag van een mobiliteitsbudget in 2024 was volgens SD Worx 7.800 euro. In 2025 moet het mobiliteitsbudget minimaal 3.164 euro bedragen en mag het maximaal oplopen tot 16.875 euro. Dat budget kun je besteden in drie pijlers. De eerste pijler bestaat uit een milieuvriendelijke bedrijfswagen, die vanaf 1 januari 2026 volledig uitstootvrij moet zijn. De tweede pijler omvat duurzame vervoermiddelen en huisvestingskosten, tegenwoordig de reden bij uitstek waarom werknemers voor het mobiliteitsbudget kiezen. Blijft er op het einde van het jaar nog budget over (derde pijler), dan wordt dat uitbetaald – weliswaar na aftrek van een bijzondere werknemersbijdrage voor de sociale zekerheid van 38,07 procent.

TE DUUR VOOR PARTICULIEREN

De elektrische tweedehandsauto ligt vaak buiten het financiële bereik van particuliere kopers. Een vaststelling die de fleetsector voor grote uitdagingen stelt, want als vraag en aanbod niet in balans raken, heeft dat een impact op de kostprijs van bedrijfsauto's.

Tekst: Bastian Clarent

Na een eerste leven als bedrijfswagen komen heel wat elektrische auto's op de tweedehandsmarkt terecht. Daar maken particulieren niet minder dan 90 procent van de kopers uit. Uit een studie

van Car-Pass vzw van eind vorig jaar blijkt dat de koper van een tweedehandsauto in ons land daaraan gemiddeld 12.600 euro wil spenderen. Tegelijk leren cijfers van zoekertjessites *AutoScout24* en *Gocar.be* dat de gemiddelde tweedehands-EV in 2024 niet minder dan 42.000 euro

kostte. Een verschil van maar liefst 30.000 euro.

Er is bovendien niet alleen een budgettair probleem, maar ook een gebrek aan EV-koopbereidheid. In hetzelfde onderzoek van Car-Pass vzw vroegen de enquêteurs de ondervraagde Belgen ook in welke mate ze bereid

waren om een tweedehands elektrisch voertuig te kopen. Slechts zo'n 8 procent zei dat zeker te overwegen, nog eens 33 procent antwoordde "wellicht wel". Anderzijds wilde 25 procent van hen hoe dan ook geen EV, en gaf de resterende 34 procent te kennen er "wellicht niet" voor te kiezen.



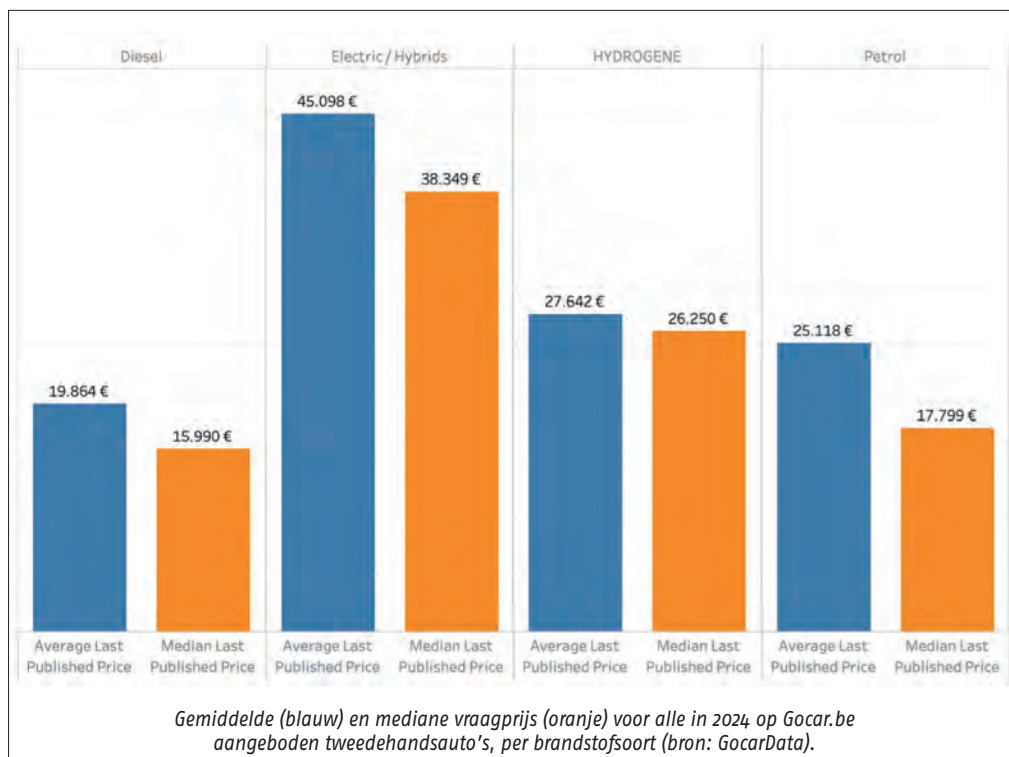
De prijs van tweedehandse elektrische auto's vormt een aanzienlijke drempel voor particuliere kopers.

SPREKENDE CIJFERS

We namen contact op met de twee grootste autozoekertjessites van ons land en vroegen hen naar de gemiddelde geadverteerde prijs voor tweedehands elektrische auto's op hun platformen in 2024. Zelfs als je van die advertentieprijs nog 10 procent zou aftrekken – omdat op sommige prijzen nog wat onderhandelingsmarge zit – zijn de resultaten opmerkelijk.

Volgens GocarData, het platform dat gespecialiseerd is in het verzamelen en analyseren van gegevens voor de automarkt in België, bedroeg de gemiddelde geadverteerde prijs voor tweedehandse elektrische en hybride auto's op zoekertjessite *Gocar.be* een stevige 45.098 euro. De mediaanprijs voor dit soort voertuigen vlakkt de pieken van enkele erg dure EV's en plug-inhybrides uit, maar bedraagt alsnog 38.349 euro.

Vergelijkbare gegevens verkregen bij Autoscout24 tonen aan dat de gemiddelde vraagprijs voor een tweedehands elektrische auto in 2024 op *autoscout24.be* precies 41.946 euro bedroeg. Dat gemiddelde is opgebouwd uit bedra-



gen die in de laatste maanden van het jaar weliswaar lager lagen dan in de eerste maanden van 2024 (zie tabel), maar legt desondanks nog altijd een enorm verschil bloot tussen wat de gemiddelde particulier bereid is te besteden en wat een EV moet kosten.

VERKOPEN MET VERLIES

Naargelang van de geraadpleegde bron is er dus sprake van 29.543 tot 32.698 euro verschil – afgerond dus 30.000 euro – tussen de gemiddelde vraagprijs voor een elektrische tweedehandsauto en het budget dat de Belgische particuliere koper te besteden heeft. Zelfs al ligt de werkelijke transactieprijs wat lager dan de gevraagde bedragen en vertekenen de duurste auto's in het aanbod het beeld enigszins, toch blijft er nog altijd een zo goed als onoverbrugbare kloof tussen vraag en aanbod bestaan.

Dat is een probleem, want bedrijven en zelfstandigen worden fiscaal in de richting van 100 procent elektrische voertuigen geduwd. Tegelijk blijven de elektrische auto's

die na een eerste leven bij professionele klanten tweedehands aangeboden worden, vandaag veel te lang te koop staan en worden ze vaak met verlies verkocht. Dat kan vanzelfsprekend niet blijven duren, en zonder maatregelen lijkt het erop dat de elektrificatie zich niet zal doorzetten tot bij de particuliere koper.

ER IS EEN VERSCHIL VAN 30.000 EURO TUSSEN DE GEMIDDELDE VRAAGPRIJS VOOR EEN ELEKTRISCHE TWEDEHANDSAUTO EN HET BUDGET VAN DE BELGISCHE PARTICULIERE KOPER.

SENSIBILISERING NODIG

Om de transitie ook bij particulieren ingang te laten vinden pleiten bepaalde stakeholders er daarom voor dat de overheid zou ingrijpen op de tweedehandsmarkt. Premies en subsidies liggen echter niet alleen politiek moeilijk, maar vragen ook een budgettaire inspanning die in tijden van besparingen niet realistisch is.

Een mogelijk alternatief zou een belastingvoordeel kunnen zijn voor wie een tweedehandse EV koopt.

Maar net zo belangrijk is een sensibiliseringscampagne rond de 'deugdelijkheid' van tweedehandse elektrische auto's. Particulieren staan namelijk wantrouwig ten opzichte van de levensduur van de aandrijfbatterij, terwijl

meerdere onafhankelijke onderzoeken hebben aangetoond dat de accudegradatie veel beter meevalt dan verwacht: doorgaans is er sprake van een capaciteitsverlies van slechts 1,5 procent per jaar.

Om het vertrouwen van de tweedehands-EV-koper te boosten zou de overheid een officieel gezondheidsrapport van de batterij verplicht kunnen

laten opnemen op het Car-Pass-attest. Het zou de voorbeeldrol van ons land op het vlak van certificering van tweedehandsauto's enkel nog maar versterken en de andere lidstaten kunnen aanzetten om gelijkaardige maatregelen te nemen. De consumenten en de restwaarde kunnen er enkel maar wel bij varen. ●

GEMIDDELDE VRAAGPRIJS ELEKTRISCHE TWEDEHANDSAUTO'S OP AUTOScout24

JANUARI 2024	€ 46.776
FEBRUARI 2024	€ 45.316
MAART 2024	€ 43.889
APRIL 2024	€ 42.917
MEI 2024	€ 42.013
JUNI 2024	€ 41.200
JULI 2024	€ 40.662
AUGUSTUS 2024	€ 40.508
SEPTEMBER 2024	€ 40.593
OKTOBER 2024	€ 39.560
NOVEMBER 2024	€ 39.802
DECEMBER 2024	€ 40.120
GEMIDDELDE 2024	€ 41.946

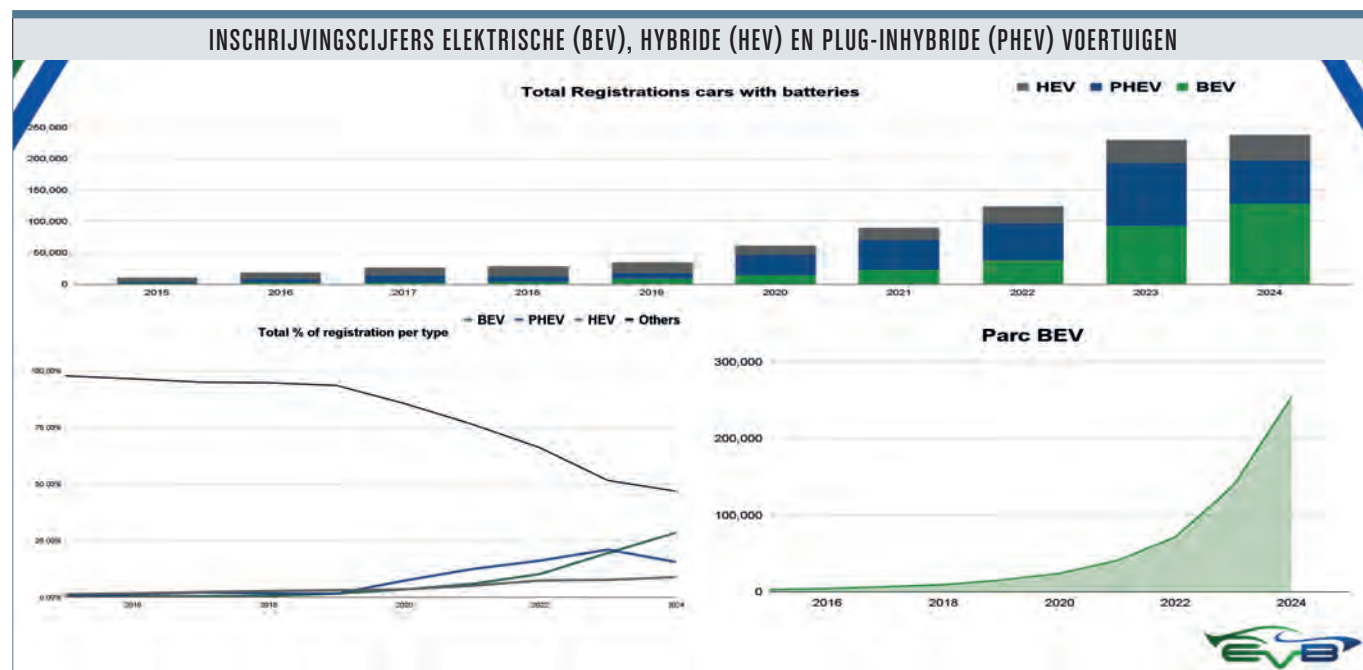
bron: Autoscout24

AANBOD GROEIT, WERKPUNTEN BLIJVEN

Het aantal publieke laadpalen in ons land ging er in 2024 met maar liefst 72 procent op vooruit. Brussel en Wallonië hebben echter nog een flinke inhaalslag te maken. Bovendien blijft publiek laden in ons land relatief duur en weinig transparant.

Tekst: Dieter Quartier





bron: EV Belgium



Met maar liefst 127.750 nieuwe registraties van volledig elektrische auto's vorig jaar lijkt het geen twijfel dat de elektrische transitie op kruissnelheid komt in België. EV's waren in 2024 al goed voor 28,7 procent van alle nieuwe inschrijvingen. Als je alle elektrische auto's optelt die in ons land rondrijden, kom je voor eind 2024 op 280.059 uit, wat overeenstemt met 4,7 procent van het totale Belgische wagenpark. Bijna één auto op twintig is met andere woorden batterij-elektrisch. Tegen 2030 verwacht belangenvereniging EV Belgium dat dat aandeel de drempel van 30 procent zal overschrijden: het rekent op 2 miljoen EV's op een totale vloot van 6 miljoen.

Of de laadinfrastructuur dat groeitempo bij de auto's bijhoudt? Afgaande op de cijfers van 2024 bestaat daar weinig twijfel rond. Volgens EV Belgium stond de teller in ons land eind vorig jaar op 83.111 openbare laadpunten, een groei met 72 procent ten opzichte van 2023. Er zijn wel markante verschillen tussen de regio's. Het gros van de laadpunten bevindt zich in Vlaanderen: volgens het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken ging het om 59.239 stuks eind 2024. Gemiddeld kwamen er vorig jaar in het noordelijke landsgedeelte 73 nieuwe laadpunten per dag bij.

REGIONALE VERSCHILLEN

In Vlaanderen kun je je stekkerauto dus aan vier keer zoveel laadpunten hangen dan in Brussel en Wallonië samen. Hoe valt dat te verklaren? Om te beginnen is het Vlaamse Gewest dichter bevolkt. Er rijden volgens Statbel ook bijna vier keer zoveel elektrische auto's rond benoorden de taalgrens. "Daarnaast heeft de Vlaamse overheid flink geïnvesteerd in publieke laadinfrastructuur, terwijl er in Wallonië tot nog toe geen overheidsinitiatief was", zegt Philippe Vangeel, directeur van EV Belgium. "Eén op zes Vlaamse publieke laadpunten is het resultaat van een aanbesteding."

Opmerkelijk is dat het Brusselse wagenpark vandaag al voor ruim 7 procent uit EV's bestaat. Dat percentage valt echter te verklaren door het feit dat er enkele grote leasebedrijven gevestigd zijn in de hoofdstad. Aan-

ALS JE ALLE ELEKTRISCHE AUTO'S IN ONS LAND OPTELT, KOM JE VOOR EIND 2024 OP 280.059 UIT, WAT OVEREENSTEMT MET 4,7 PROCENT VAN HET TOTALE WAGENPARK.

gezien de meeste leasewagens worden ingeschreven op naam van de leasefirma, krijg je dus een vertekend beeld. Die opmerking gaat ook deels op voor het Vlaamse percentage EV's, want de maatschappelijke zetel van best wel wat leasebedrijven staat in het Vlaamse Gewest.

Hoe dan ook is de Waalse automobilist minder elektro-minded dan de Vlaamse. Hij koopt zijn auto ook vaker privé aan, terwijl er in Vlaanderen meer auto's aangeschaft worden op naam van een onderneming. Bedrijven genieten van fiscale voordelen voor EV's, particulieren amper. Die matige interes-

se in EV's draagt ontegenzeggelijk bij tot de relatieve schaarste aan publieke laadpalen in Wallonië.

WAALSE OVERHEID INVESTEERT

Ook al loopt het Waalse Gewest achter, het moet gezegd worden dat het aantal laadstations ook daar de afgelopen twee jaar verdubbeld is. Volgens het Verbond van Belgische Ondernemingen en Febiac is de hoeveelheid laadpalen in Wallonië gegroeid van 1.482 begin 2023 tot 2.868 eind februari 2025. Samen zijn al die stations goed voor 10.818 laadpunten. "Bovendien zet de Waalse overheid tussen 2020 en 2026 heel wat middelen opzij voor de verdere uitbouw van laadstations in het publieke domein", vult Philippe Vangeel aan. "Dat budget gaat naar openbare aanbestedingen, met als doelstelling de uitrol van bijna 5.000 AC-laadpunten op het Waalse grondgebied."

Is het je trouwens al opgevallen dat er in Wallonië weinig publieke laadstations zijn op snelwegparkings zonder tankinfrastructuur? In tegenstelling tot in Vlaanderen mag er in het

zuiden van het land enkel in laadinfrastructuur worden voorzien op plaatsen waar je ook kunt tanken. Aan die wetgeving valt volgens sommigen moeilijk te tornen; afwachten of de nieuwe Waalse regering het aandurft om de wet te wijzigen. Momenteel kiezen de –

LEEFMILIEU BRUSSEL SCHAT HET AANTAL ELEKTRISCHE VOERTUIGEN DAT TEGEN 2035 OP DE BRUSSELSE WEGEN RONDRIJDT, OP EEN KLEINE 500.000.

vooral buitenlandse – laadstationuitbaters in Wallonië noodgedwongen vaak voor parkeerterreinen van supermarkten.

BRUSSEL MOEILIK DOSSIER

Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest investeert in publieke laadinfrastructuur, al lijkt het

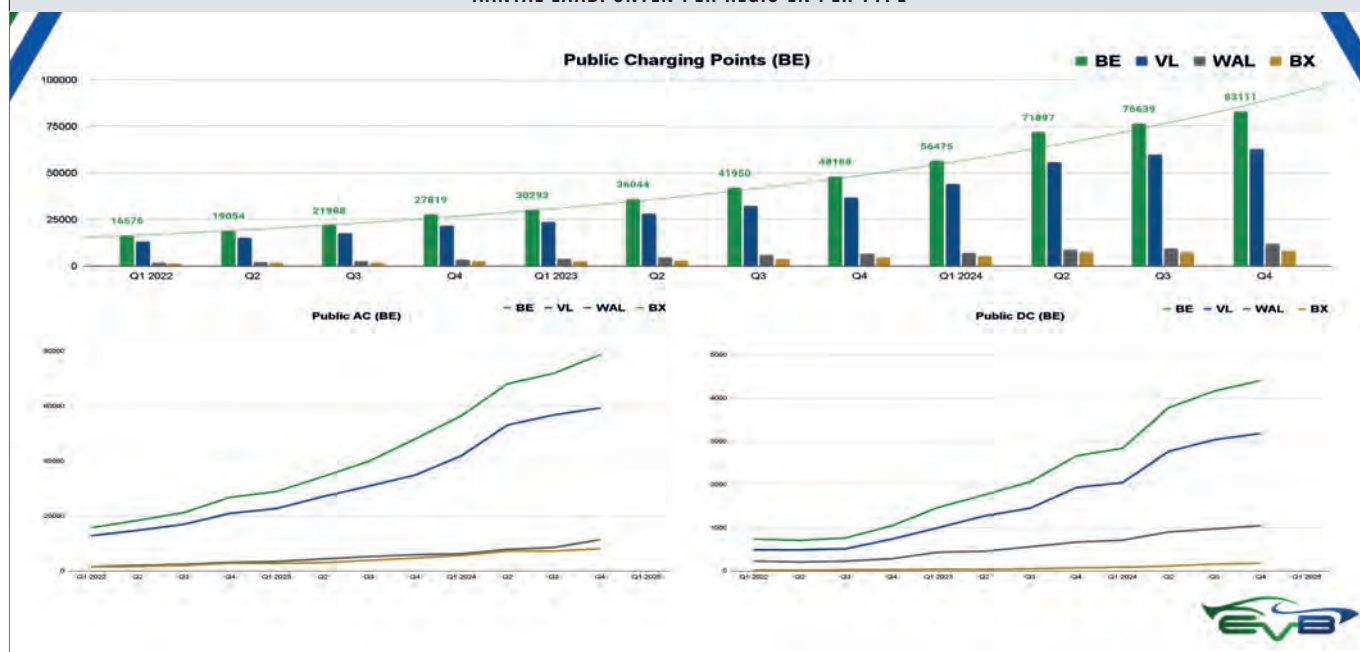
die plannen wel op de lange baan te schuiven. De doelstelling ligt er op 22.000 publieke laadpunten tegen... 2035. Saillant detail: leefmilieu Brussel schat het aantal elektrische voertuigen dat tegen dan op de Brusselse wegen rondrijdt (inclusief pendelaars), op een kleine 500.000. De verhouding laadpaal-auto belooft dus niet bepaald gunstig te zijn.

Natuurlijk zijn de uitdagingen voor een grootstad als Brussel van een heel andere orde. Er moet zwaar geïnvesteerd worden in de versterking en uitbreiding van het net. Dat werkt grotendeels nog op een spanning van 230 volt en dat is onvoldoende om tegelijk tienduizenden auto's op te laden én alle huishoudens te doen draaien. Daarnaast hebben laadpalen ook een impact op de openbare ruimte: ze palmen parkeerplekken in. Op die 'laadplaatsen' mogen de gemeentes van het gewest geen parkeergeld innen.

Sibelga, de Brusselse netbeheerder, heeft het dan ook niet onder de markt om de nodige vergunningen te krijgen, want de gemeenten zien hun parkeerinkomsten dalen. Ze ziet wel een oplossing in lantaarnpalen: die kunnen



AANTAL LAADPUNTEN PER REGIO EN PER TYPE



bron: EV Belgium



In Vlaanderen zijn bijna vier keer zoveel elektrische auto's ingeschreven als in Wallonië. Een deel van de verklaring schuilt in het feit dat heel wat leasebedrijven gevestigd zijn in Vlaanderen.

omgevormd worden tot laadpunten. Na de succesvolle evaluatie van een proefproject in Sint-Pieters-Woluwe worden er nu ook verlichtingspalen getransformeerd tot laadpalen in Brussel-stad en in Ukkel. Die 'lantaarnpaalladers' leveren hetzelfde vermogen als klassieke laadpalen, maar zijn wel gemakkelijker te installeren.

UITEENLOPENDE TARIEVEN

Blijft het feit dat België behoorlijk hoge laadtarieven hanteert. Volgens studie bureau Transport & Mobility Leuven betaal je enkel in Kroatië en Denemarken nóg meer voor een laadbeurt aan een klassiek publiek laadpunt. "Een deel van de verklaring schuilt in het feit dat je bij ons op publieke laadstroom 21 procent btw betaalt, terwijl in andere Europese landen vaak een verlaagd btw-tarief geldt, zoals voor thuisstroom", legt Philippe Vangeel van EV Belgium uit. "De kWh-prijs zelf is niet merkant hoger dan in de rest van Europa. Het zit hem vooral in de toeslagen. Enerzijds betalen we met zijn allen mee aan de kosten die gepaard gaan met sociale tarieven, met de grote infrastructuurwerken aan het net, enzovoort; anderzijds zijn er de vergoedingen die de laadpaaluitbaters en de uitgevers van de laadpas vragen. Ga je opladen naast de snelweg, dan betaal je sowieso meer, net zoals ook de prijzen van diesel en benzine daar veel hoger liggen dan naast een drukke verkeersader met meerdere tankstations."

Maar hoe zit het met de prijstransparantie, iets dat vandaag toch vaak wordt aangehaald als een pijnpunt? "Het klopt dat opladen met een stekkerauto minder transparant is dan tanken met een benzine- of dieselwagen. De prijs staat namelijk niet altijd geafficheerd op de laadpaal, al is daar wel verandering in gekomen sinds april 2024. Europa verplicht onder de Alternative Fuels Infrastructure Regulation – kortweg AFIR – namelijk dat nieuwe snel-laders een prijsdisplay hebben en dat gewone laadpalen een QR-code afficheren met een link naar een website met prijsinformatie. De AFIR schrijft ook voor dat je moet kunnen betalen met je bankkaart, wat het gebruiksgemak flink verhoogt", aldus Philippe Vangeel.

Dankzij roaming-overeenkomsten onder de diverse partijen kun je vandaag

ENKEL IN KROATIË EN DENEMARKE BETAAL JE NOG MEER VOOR EEN LAADBEURT AAN EEN KLASSIEK PUBLIEK LAADPUNT DAN IN BELGIË.

al vrij probleemloos met om het even welke laadpas aan een publiek laadpunt opladen. Dat wil echter niet zeggen dat iedereen aan diezelfde paal ook evenveel betaalt voor een laadbeurt. Veel hangt af van je provider en de afspraken die die heeft vastgelegd met de uitbater van de laadpaal. Komt daar nog bij dat als je een abonnement neemt, je soms korting krijgt op de kWh-prijs. Mensen die vaak publiek laden, hebben dus baat bij een abonnement. Hoe weet je dan wat de goedkoopste formule is om te laden? Daarvoor moet je je toevlucht nemen tot platformen als *laadpas-top10.nl* of de app Chargeprice. Vergelijken is en blijft hoe dan ook de boodschap. ●

KIES EEN GROENE BEDRIJFSWAGEN.

DE NIEUWE MINI ACEMAN ELECTRIC.

OOK BESCHIKBAAR IN ANDERE KLEUREN, VANAF
€230/MAAND EXCL. BTW, HUUR VOOR PROFESSIONELEN*.



MINI FOR BUSINESS.



Ontdek hem nu bij je MINI Partner. *Info en voorwaarden op mini.be



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie (KB 19/03/04): mini.be

14-14,8 KWH/100 KM · 0 G/KM CO₂ (WLTP)

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ProduPress Advertising NV.