

SPECIAL FLEET & LEASING

ALLES OVER
BEDRIJFSWAGENS IN BELGIË



- ▶ **FISCALITEIT EN WETGEVING 2024-2025**
Stand van zaken
- ▶ **KOSTENBEHEER**
Elektrisch uitstel heeft zijn prijs
- ▶ **RESTWAARDE EV'S**
De bodem nog niet bereikt
- ▶ **DE HERKOMST VAN ONZE BEDRIJFSAUTO'S**
Op zoek naar de roots
- ▶ **CAR POLICY**
Veel kan, maar niet alles mag
- ▶ **BEDRIJFSMOTORFIETSEN**
Niet evident, wel voordelig

AutoGids.be

Gratis bijlage bij AutoGids 1145 van 30/10/2024.

INNOVATIE VOOR IEDEREEN TAKE A LEAP.



Ontdek de nieuwe Leapmotor C10
vanaf **€ 34.900*** incl. BTW



Geniet tot eind november van een lanceringskorting
bij aankoop van jouw nieuwe Leapmotor

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): leapmotor.com/be_nl  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

⚡ 19,8 KWH/100KM • 🌿 0 G/KM • RIJBEREIK TOT 424 KM (WLTP)

Het verbruik, de CO₂-uitstoot en de autonomie zijn bepaald volgens de World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (WLTP) volgens de normen R (EC) Nr. 715/2007, R (EU) Nr. 2017/1153 en R (EU) Nr. 2017/1151.

*Lanceringsbonus van € 1.500 voor de SUV C10 Style inbegrepen. Lanceringsactie geldig voor alle geplaatste bestellingen in België tot 1/12/2024 en registratie voor 31/12/2024. Bij aankoop van een nieuw voertuig vanaf januari 2024, betaalt u een milieubijdrage van € 10 incl. btw om de toekomstige recyclage van uw voertuig te dekken. Dit bedrag wordt nog toegevoegd aan uw aankoopfactuur. De werkelijke actieradius kan variëren onder dagelijkse omstandigheden en is afhankelijk van verschillende factoren, waaronder persoonlijke rijstijl, routekenmerken, buitentemperatuur, gebruik van verwarming, airconditioning en voorconditionering. E.R/V.U: Tianshu Xin - Leapmotor International Business S.p.A. - Via Plava 86 - 10135 Torino Italy - 13244310150 - IBAN: GB20CITI18500815310334.



LEAPMOTOR

A L E A P F O R W A R D

VOORAF

IS DE EV-HAUSSE VOORBIJ?

Stellantis, BMW Group, VW Group, Mercedes-Benz, Volvo Cars, en ga zo maar door: allemaal stuurden ze de voorbije maanden winstwaarschuwingen de wereld in. Ze hebben massaal geïnvesteerd in elektrische auto's, maar de markt wil niet mee. Of toch niet in de vooropgestelde mate. Ook de Chinese concurrentie wordt aangehaald als verklaring voor de zwakke verkoopcijfers.

Gevolg: de westerse constructeurs moeten hogere kortingen geven op hun auto's. Dat vreet aan hun marges, maar is goed nieuws voor de consumenten en bedrijven. Kreeg je enkele jaren geleden nul procent fleetkorting op de elektrische modellen van heel wat merken, dan worden vandaag voor EV's dezelfde percentages toegepast als voor de diesels en benzines. Er zijn zelfs stockpremies – iets wat twee jaar geleden ondenkbaar was. Helaas snijdt het zwaard aan twee kanten. De extra korting gaat namelijk gepaard met naar beneden toe bijgestelde restwaardes. De leasemaatschappijen zitten met de handen in het haar omdat ze vaak verlies draaien op de verkoop van elektrische eindecontractwagens.

Er zit dus een gat tussen vraag en aanbod. Toch geloven analisten dat dat de komende jaren gedicht zal worden. Hoe dan ook is de omschakeling naar elektrisch rijden ingezet door de bedrijven: acht op de tien bestelde Belgische leasewagens is vandaag van het batterijtype. Hoe het zit met de TCO, met de wetgeving in ruime zin, met de impact op de car policy en met alternatieven zoals de motorfiets? Je leest het in deze Fleet&Leasing-special.

Dieter Quartier

INHOUD

FISCALITEIT EN WETGEVING 2024-2025

6 Stand van zaken

KOSTENBEHEER

14 Elektrisch uitstel heeft zijn prijs

RESTWAARDE EV'S

20 De bodem nog niet bereikt

DE HERKOMST VAN ONZE BEDRIJFSAUTO'S

24 Op zoek naar de roots

CAR POLICY

26 Veel kan, maar niet alles mag

BEDRIJFSMOTORFIETSEN

28 Niet evident, wel voordelig



Special Fleet & Leasing

een uitgave van ProduPress NV
Humaniteitslaan 292
1190 Vorst (Brussel)

Verantwoordelijke uitgever

Bill Stockman

Algemene directie

Bill Stockman

Hoofdredactie

Klaas Janssens

Eindredactie

Dieter Quartier, Werner Van Kerckhoven

Coördinatie

Xavier Daffe,
Dieter Quartier

Medewerkers

Arno Jaspers,
Dieter Quartier

Beelden

Shutterstock, constructeurs

Lay-out

Bert Baekelandt

Commercieel directeur

Marc Hootel

Reclameregie

ProduPress Advertising
Humaniteitslaan 292,
1190 Vorst (Brussel)

Salesmanager

Frank De Brauwier
(fdebrauwier@produpress.be)

Frédéric De Coopman

(fdecoopman@produpress.be)

Boekhouding

Auriane Van Steenwinckel
avansteenwinckel@produpress.be



RENAULT 5 E-TECH 100% ELECTRIC

made in Europe
tot 410 km autonomie ⁽¹⁾
openR link met Google geïntegreerd ⁽²⁾
200 personalisatiecombinaties
tot 26 geavanceerde rijhulpsystemen ⁽³⁾
100% fiscaal aftrekbaar

meer info



Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.



0 gr CO₂/km · 14,9 - 15,5 kwh/100 km (wltp)

contacteer je verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van je wagen

(1) volgens wltp (2) Google, Android Auto, Google Maps, Waze en andere merken zijn handelsmerken van Google LLC.

(3) volgens de versie. adverteerder: Renault België-Luxemburg n.v. (Invoerder), bergensesteenweg 281, 1070 brussel, BTW BE 0403 463679, IBAN BE76 0017 8828 2195, rpr brussel. milieu-informatie [K.B. 19.03.2004] op www.renault.be  GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

renault.be

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.



STAND VAN ZAKEN

De voorbije maanden zijn er heel wat dingen veranderd in het wetgevende en fiscale kader rond de bedrijfsauto en de laadinfrastructuur. En blik achteruit én vooruit in tien punten. **Tekst: Dieter Quartier**

1 GEEN BELASTINGVOORDEEL MEER VOOR THUISLAADSTATION

Om privépersonen te stimuleren om thuis een laadinstallatie aan te schaffen voorzag de federale overheid in een belastingvoordeel van initieel 30 procent en sinds 1 januari 2024 nog 15 procent. Aan die gunstmaatregel is op 31 augustus 2024 een eind gekomen. Je kunt dus geen aanvragen meer indienen. Het ziet er ook niet naar uit dat de komende federale regering geld zal vrijmaken voor nieuwe subsidies. Hoeveel aanvragen er uiteindelijk zijn ingediend, daarover bestaan momenteel nog geen cijfers.

2 VLAAMSE EV-PREMIE DOOFT BINNENKORT UIT

Begin 2024 keurde de Vlaamse regering de aankooppremie voor elektrische auto's, bestelwagens en microcars goed. Als Vlaamse particulier en vzw kun je sinds februari een aanvraag indienen voor 5.000 euro aan subsidie voor een nieuw exemplaar en voor 3.000 euro voor een tweedehands exemplaar. Ook eenmanszaken en vrijberoepers zonder vennootschap komen in aanmerking voor de premie. We moeten voorgaande zinnen binnenkort in de verleden tijd schrijven, want ten laatste op 31 december 2024 gaat het e-loket dicht.





De nieuwe EPBD-richtlijn schrijft voor dat alle bestaande gebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen uitgerust moeten worden met minstens twee laadpunten.

Op snelladers moet de prijs tegenwoordig op het scherm te zien zijn, bij gewone laders moet minstens een QR-code aangebracht worden.



Brusselse ondernemingen kunnen een premie van wel 16.000 euro krijgen om hun oude bestelwagen te vervangen door een nieuwe elektrische.

3 VERHOOGDE AFTREK SEMIPUBLIEKE LAADPALEN VERVALLEN

Er zijn vandaag bijna 70.000 openbare laadpunten in ons land. Het overgrote deel daarvan is van het semipublieke type: ze bevinden zich op privéterrein van een onderneming, maar zijn (deels) publiek toegankelijk. Bedrijven die investeerden in zulke laadpunten, konden genieten van een verhoogde belastingaftrek van 150 procent voor zover de installatie operationeel was op 31 augustus 2024. Die deadline ligt intussen in het verleden. Of er nieuwe incentives komen, is op het moment van schrijven niet duidelijk.

4 VERPLICHTE LAADPUNTEN OP BEDRIJFSPARKING

Het is niet omdat de fiscale voordelen wegvallen, dat er geen wettelijke verplichtingen zijn rond het voorzien in laadpunten. De nieuwe EPBD-richtlijn (Energy Performance of Buildings Directive), die in 2025 van kracht wordt, schrijft voor dat alle bestaande gebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen uitgerust moeten worden met minstens twee laadpunten voor elektrische voertuigen. Voor nieuwbouw gold al sinds maart 2021 dat bedrijven met een parkeerterrein voor meer dan tien auto's moeten voorzien in één laadinstallatie per vier parkeerplaatsen.

5 VAA BENZINE EN DIESEL OMHOOG

Als je je bedrijfsauto ook privé mag gebruiken, dan betaal je daar belastingen op. Die belastingen worden berekend op het zogenoemde Voordeel van Alle Aard (VAA) ofte voordeel in natura. De brandstofsoort, de CO₂-uitstoot, de cataloguswaarde en de leeftijd van je auto zijn doorslaggevend. Voor het tweede element wordt de uitstoot van de wagen afgewogen tegen die van de gemiddelde uitstoot van het wagenpark. Die gaat jaarlijks naar beneden omdat er steeds meer elektrische auto's de weg op gaan. Kortom, rij je vandaag met een diesel of benzine, dan ga je ieder jaar meer VAA gaan betalen.

6 BEREKENING FEDERAAL MOBILITEITSBUDGET

In de strijd om gekwalificeerd personeel bieden steeds meer werkgevers het mobiliteitsbudget aan als alternatief voor de bedrijfsauto. Je kunt er duurzame verplaatsingen (deelfiets, openbaar vervoer, enzovoort) mee betalen, niet alleen voor jezelf, maar ook voor je gezin. Over de berekeningswijze van het budget bestond onduidelijkheid, maar die is intussen opgeklaard. Je mag kiezen tussen twee formules: ofwel bereken je de werkelijke kosten van de ingeleverde auto, ofwel vertrek je van forfaitaire waarden. Het berekende budget moet vervat liggen

LANCIA
ELEGANZA ITALIANA



NIEUWE YPSILON

EEN MEESTERWERK
IN BEWEGING

0-5,8 L/100KM · 0-104 G CO₂/KM(WLTP) · 14.3 – 14.6 kWh



Geef voorrang aan veiligheid

Milieu-informatie [K.B. 19.03.04]: www.lancia.be. Contacteer uw Lancia dealer voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig. Meer informatie op www.lancia.be. V.U.: Pierre Voineau - FCA Belgium NV - Bourgetlaan 20 Bus 1 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij het KBO onder het nummer 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tel: 0800 55 333.

LANCIA.BE

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.



tussen 3.000 en 16.000 euro per jaar en mag niet meer dan één vijfde van je bezoldiging bedragen. De minima en maxima worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de afgevlakte gezondheidsindex.

7 TRANSPARANTERE TARIEVEN PUBLIEKE LAADPALEN

Hoeveel betaal je voor een laadsessie aan een publiek laadpunt? Je hebt er vaak het raden naar. Er staat zelden een prijs op de paal geafficheerd en bovendien rekent de uitgever van je laadpas dikwijls een toeslag aan. Ook zijn er soms opstartkosten van toepassing en riskeer je een 'boete' wanneer je je auto onnodig lang aan de paal laat hangen. De Alternative Fuels Infrastructure Regulation, die op 13 april 2024 van kracht werd, moet transparantie brengen. Bij snelladers moet de prijs op het scherm te zien zijn; bij gewone laders moet minstens een QR-code aangebracht worden die je naar een website met de tarieven leidt.

8 SUBSIDIE VOOR ELEKTRISCHE BESTELWAGENS IN BRUSSEL

Ben je als bedrijf gevestigd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en is je bedrijfsvoertuig (binnenkort) niet meer welkom in de lage-emissiezone? Dan kun je een premie krijgen voor de aanschaf van een nieuwe elektrische bestelwagen. Het tegemoetkommingspercentage varieert van 5 tot 40 procent, met een plafond van 16.000 euro per bedrijfsvoertuig. Zogenoemde 'voorbeeldige ondernemingen op milieuvlak' en 'voorbeeldige ondernemingen op sociaal vlak' komen in aanmerking voor 10 procent extra

ondersteuning. Ook voor de investeringskosten voor laadinfrastructuur ten dienste van de elektrische bestelwagens mag je een premie aanvragen.

9 VERGOEDING LAADSTROOM THUIS

Heb je een elektrische of plug-inhybride bedrijfsauto en betaalt je werkgever de kosten van de laadstroom terug als je hem thuis inpluigt? Fijn zo. Maar tegen welk tarief mag hij dat eigenlijk doen? De fiscus oordeelt dat de werkgever alleen de werkelijke kosten mag vergoeden, maar die zijn erg moeilijk te berekenen bij iemand die zonnepanelen en/of een variabel contract heeft. Er is echter een nieuwe regeling op komst. In een overgangsfase zullen bedrijven een forfaitair tarief kunnen gebruiken. De (voorlopig nog) bevoegde minister Van Peteghem bereidt hierover een omzendbrief voor.

10 FISCALE AFTREKBAARHEID 2025: GEEN BODEM MEER

Het fiscale aftrekbaarheidspercentage van bedrijfsauto's wordt vandaag berekend aan de hand van deze formule: $120\% - (0,5\% \times \text{brandstofcoëfficiënt} \times \text{aantal gram CO}_2 \text{ per kilometer})$. Diesel heeft brandstofcoëfficiënt 1, benzine 0,95. Er gelden forfaitaire percentages voor voertuigen met een CO₂-uitstoot van meer dan 140 g/km: die zijn 50 procent aftrekbaar. Stoten ze meer uit dan 200 g/km, dan bedraagt het percentage 40 procent. Aan die forfaitaire percentages komt op 1 januari 2025 een einde. Bestel je vandaag een diesel met een uitstoot van 180 g/km, dan zakt het percentage volgend jaar naar 30 procent. Alles boven 240 g/km is vanaf dan niet meer aftrekbaar. ●

De werkgever mag alleen de werkelijke laadkosten voor de bedrijfsauto vergoeden, maar dat is erg moeilijk te berekenen bij iemand die zonnepanelen heeft.

De nieuwe 100% elektrische Ford Explorer

Waar ga jij ermee naartoe?



Boek vandaag nog
een testrit

Ford | **BRING ON
TOMORROW**

 **13,9-16,7 KWH/100 KM (GECOMBINEERD) WLTP**

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.nl.ford.be/milieu. De Ford voertuigen worden gehomologeerd volgens de WLTP ('World Harmonised Light Vehicle Test Procedure'), waardoor op een gestandaardiseerde wijze, in een testlabo, elektrisch rijbereik/actieradius van het voertuig wordt gemeten. De WLTP-waarden zijn geen 100% correct weergave van de autonomie. Optionele uitrustingen, de rijstijl, de verkeersomstandigheden of bepaalde omgevingsfactoren zoals de buitentemperatuur kan zijn verbruik en zijn autonomie beïnvloeden. Het daadwerkelijke verbruik alsmede de werkelijke autonomie van het voertuig (met name de afstand die u kunt rijden tussen oplaadbeurten) kunnen dan ook (soms sterk) verschillen van de WLTP-waarden. De verkopende concessiehouder en Ford wijzen elke aansprakelijkheid hieromtrent af. Daarbij heeft de invoering van de WLTP-test gevolgen voor de belastingheffing in verband met de aankoop en het gebruik van het voertuig. Adverteerder: Ford Motor Company (Belgium) NV - Hunderenveldlaan 10 - 1082 Brussel - BTW BE0404.955.204 - RPR Brussel - Bank: Fortis 220-0040000-72 - Tel. 02/482 20 00 - custfobe@ford.com. Raadpleeg uw Ford-verdeler of bezoek onze website www.nl.ford.be om meer informatie te krijgen over de fiscaliteit van het voertuig, zijn verbruik, zijn CO₂-uitstoot of zijn autonomie.  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. ford.be**

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.

EEN 100% ELEKTRISCH WAGENPARK,

DE NIEUWE PEUGEOT E-408 VERSTERKT HET SOWIESO AL UITGEBREIDE 100% ELEKTRISCHE AANBOD VAN DE FRANSE CONSTRUCTEUR, DAT NU AL BESTAAT UIT DE E-208, E-2008, E-308 EN E-308 SW, EVENALS DE NIEUWE E-3008 EN E-5008. EN NIET TE VERGETEN: DE E-RIFTER, E-TRAVELER EN DE ELEKTRISCHE BEDRIJFSVOERTUIGEN. DAARMEE IS HET GAMMA COMPLEET!

Een van de belangrijkste doelstellingen van Peugeot is om Europees leider te worden op de markt van elektrische voertuigen voor het grote publiek. En de Franse constructeur is vastbesloten om niemand in de steek te laten onderweg naar de elektrificatie. Om dat te bereiken is het recept eenvoudig: een compleet gamma aanbieden, bereikbaar voor zo veel mogelijk mensen, met 100% elektrische modellen in alle segmenten.

In een fleetcontext is het soms moeilijk om op alle niveaus voor elektrische modellen te kiezen. Simpelweg omdat het aanbod beperkt is. Met de aanstaande komst van de nieuwe E-408, die begin oktober officieel werd gelanceerd, is Peugeot vandaag de constructeur die het meest uitgebreide elektrische gamma op de markt aanbiedt. Met daarnaast ook nog de mogelijkheid om te kiezen voor hybride of zuiver thermische motorversies. Het elektrische gamma – en dat is een bewuste keuze – sluit visueel aan bij de rest van het aanbod.

700 KM VOOR DE E-3008 LONG RANGE

Vandaag de dag is de nieuwe Peugeot E-3008, die in juni werd gelanceerd, een van de trekpleisters in de showrooms van Peugeot. De 210-versie, die is uitgerust met een 157 kW (210 pk) sterke motor en een batterij van 73 kWh, wordt binnenkort aangevuld met de volledig nieuwe variant 230 Long Range. Dankzij de hogere capaciteit (96,9 kWh) van zijn batterij, die in Frankrijk wordt geproduceerd, zal het elektrische WLTP-rijbereik van de E-3008 Long Range niet minder dan 527 km bedragen voor de 210-versie en zelfs 700 km voor de 230 Long Range-variant met zijn motor van 170 kW (230 pk). Deze grotere batterij tast de interieur- en bagageruimte niet aan, want het beschikbare volume blijft volledig behouden.

De nieuwe E-5008, die eveneens wordt gebouwd in het Franse Sochaux, is nu te bestellen. Ook Peugeots grote elektrische SUV, die zeven echte zitplaatsen biedt dankzij



100% PEUGEOT?

een bijzonder ruim en moduleerbaar interieur, zal kunnen rekenen op die 96,9 kWh-batterij, die hem volgens de gemengde cyclus van de WLTP-norm een rijbereik biedt dat kan oplopen tot 668 km. Bovendien kan hij dankzij de vooruitgang in batterijtechnologie worden opgeladen met een vermogen van 160 kW, waardoor hij aan een snellaadpunt 150 km rijbereik kan recupereren in slechts 10 minuten. Als dat geen argumenten zijn om de perceptie van elektrisch rijden op lange trajecten radicaal te veranderen?

In de rest van zijn 100% elektrische gamma pakt Peugeot nog uit met de kleine stadsauto E-208 en de daarvan afgelei- de compacte SUV E-2008 – die allebei worden aangeboden in twee motorversies (136 pk en 156 pk) – evenals de E-308 en E-308 SW. Die laatste is een van de weinige elektrische breaks die momenteel op de markt beschikbaar zijn. Een koetswerktype dat overigens erg populair blijft bij veel klanten, vooral professionele gebruikers en zelfstandigen, die de praktische kwaliteiten van zijn laadruimte naar waarde weten te schatten.

NIEUWE PEUGEOT E-408

Naast de plug-inhybride variant met 225 pk van de originele Peugeot 408 combineert de nieuwe Peugeot E-408 nu ook een 100% elektrische aandrijflijn met dit ‘coupé-

silhouet’ dat zo uniek is aan de top van het C-segment. Naast het feit dat die nieuwe E-408 ook is uitgerust met de inmiddels traditionele i-Cockpit, kan hij – net als alle andere Peugeots van de laatste generatie – rekenen op generatieve kunstmatige intelligentie via ChatGPT.

Technisch gezien is de nieuwe Peugeot E-408, die zal worden geproduceerd in de fabriek in Mulhouse, gebaseerd op het modulaire E-EMP2-platform, waardoor de aandrijvingsbatterij een plaatsje vindt onder het koetswerk, tussen de wielen, zonder dat de interieur- of bagageruimte daardoor hoeven in te leveren. Die NMC-batterij, met een nettocapaciteit van 58,2 kWh, wordt gecombineerd met een synchrone motor met permanente magneten die 157 kW (210 pk) levert. Tijdens de ontwikkeling werd de nadruk gelegd op efficiëntie, waardoor deze motor slechts 15,2 kWh/100 km verbruikt, wat een WLTP-rijbereik oplevert van 453 km. Aan het stuur kan de bestuurder gebruikmaken van de peddels om tijdens het vertragen een van de drie niveaus van elektrische regeneratie te selecteren.

Net zoals de overige 100% elektrische modellen van het merk wordt de nieuwe Peugeot E-408 aangeboden met het Allure Care-programma, met een dekking van maximaal 8 jaar of 160.000 km voor de elektromotor, de oplader, de transmissie en de belangrijkste elektrische en mechanische onderdelen. Het onderhoudsprogramma vergt slechts een bezoek aan de garage om de 2 jaar en 25.000 km. En voor wagenparkbeheer biedt het Connect Fleet-platform natuurlijk altijd oplossingen op maat van elk bedrijf. ■



2



3

1 > De nieuwe Peugeot E-408 is even aantrekkelijk door zijn stijl als door de efficiëntie van zijn elektrische aandrijflijn.

2 > In de nieuwe E-408 en E-5008 vindt de Peugeot-rijder meteen zijn of haar vertrouwde sfeer, met name dankzij de i-Cockpit.

3 > De Peugeot E-5008 biedt zeven echte zitplaatsen dankzij een bijzonder ruim en moduleerbaar interieur.

4 > Met de E-5008 en zijn rijbereik dat kan oplopen tot 668 km, is reizen ook synoniem aan gemoedsrust.



4

ELEKTRISCH UITSTEL HEEFT ZIJN PRIJS

Sommige ondernemers schuiven de overschakeling naar elektrisch rijden op de lange baan. Vandaag nog een diesel, benzine of hybride bestellen betekent echter dat je de komende jaren een steeds hogere fiscale last te dragen hebt. **Tekst: Dieter Quartier**



De eerste dag van de zomer-vakantie van vorig jaar kwam er een einde aan een lange periode van 'fiscale stabiliteit' op de bedrijfswagenmarkt. Tot dan behielden bedrijfswagens hun fiscale aftrekbaarheid voor de volledige gebruiksduur. Bedroeg die bijvoorbeeld 65 procent, dan bleef dat zo voor de volle vijf jaar – de conventionele lease- of afschrijvingsperiode voor een bedrijfsauto. Op 1 juli 2023 kwam daar verandering in, of toch voor niet-emissievrije auto's.

Diesels, benzines, hybrides en plug-in-hybrides die je sinds die dag (en voor 31 december 2025) bestelt, zien vanaf volgend jaar hun maximale aftrekbaarheid jaar na jaar dalen. Dat gaat met stappen van 25 procent. Het maximumpercentage wordt afgetopt op 75 procent vanaf 2025, op 50 procent vanaf 2026 en op 25 procent vanaf 2027. Vanaf 2028 is het dan helemaal over en uit met de aftrekbaarheid van auto's die nog een verbrandingsmotor hebben.

"De impact op de *total cost of ownership* of kortweg TCO van de niet-emissievrije voertuigen kan moeilijk overschat worden. Als je vandaag nog een diesel, benzine, hybride of plug-inhybride bestelt, dan wordt die flink duurder naarmate je hem langer bijhoudt", verduidelijkt Philippe Fouyn, senior consultant bij leasebedrijf Athlon België. "Dat is een fundamenteel verschil met vroeger. Het totale kostenplaatje bleef toen stabiel, met uitzondering van de jaarlijkse indexering."



Philippe Fouyn, senior consultant bij Athlon België: "Als je nu nog een diesel, benzine, hybride of plug-in bestelt, wordt die flink duurder naarmate je hem langer bijhoudt."

FIKS HOGERE CO₂-BIJDRAGE

Dat de kosten voor bedrijfsauto's met verbrandingsmotor steeds minder in mindering kunnen worden gebracht van de bedrijfsomzet, is maar één kant van het verhaal. Zo wordt het basisbedrag van de CO₂-bijdrage (ook wel solidariteitsbijdrage genoemd) voor niet-emissievrije voertuigen voor bestellingen sinds 1 juli 2023 vermenigvuldigd met factor 2,25, wederom als onderdeel van de fiscale push door de Belgische overheid richting groene bedrijfsmobiliteit.

Het bedrag dat resulteert uit de berekening van de solidariteitsbijdrage, die bepaald wordt door de brandstofsoort en de

uitstootwaarde van de auto, wordt sinds die datum onderworpen aan een multiplier. "Voor 2023 en 2024 bedraagt die multiplier 2,25. Vanaf 2025 stijgt hij naar 2,75, vanaf 2026 naar 4 en vanaf 2027 zelfs naar 5,5", weet Philippe Fouyn. "Ter vergelijking: voor een elektrische firmawagen betaalt de werkgever vandaag 31,99 euro per maand, dat wil zeggen: het minimumbedrag. Voor een dieselvoertuig met een CO₂-uitstoot van 130 g/km is dat door die multiplier al meteen 164,15 euro per maand, een bedrag dat zal stijgen naar 401,25 euro vanaf 2027 – de indexering niet meegerekend."

ELEKTRISCH ALTIJD VOORDELIGER

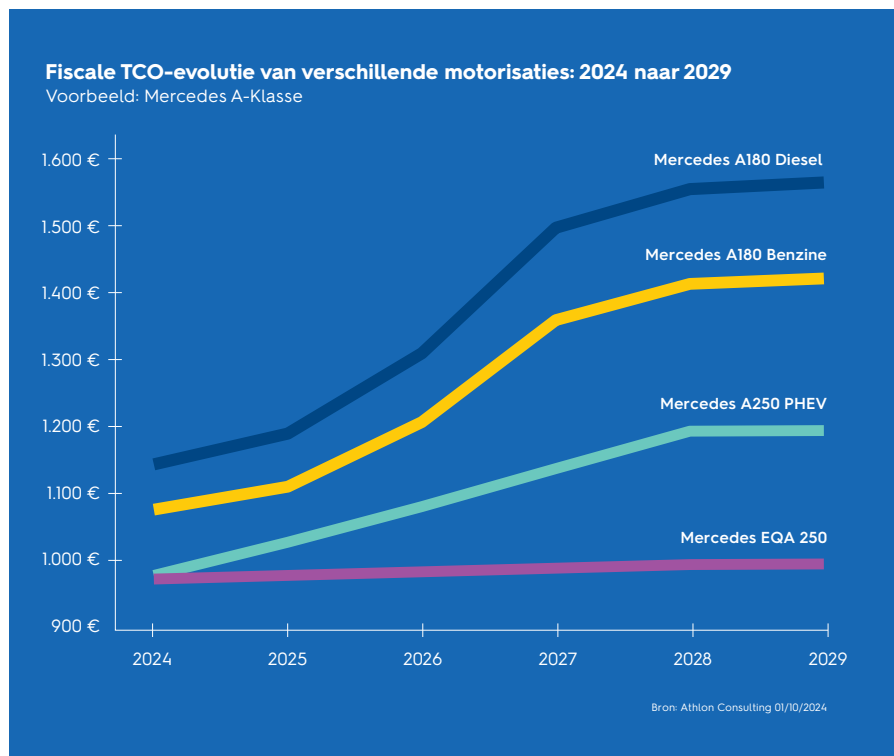
De twee genoemde factoren samen – dalende aftrekbaarheid en stijgende CO₂-bijdrage – maken dat diesels, benzines en hybrides (ook plug-ins) besteld tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025 steeds duurder worden naarmate je ze langer bijhoudt. Hun *total cost of ownership* stijgt jaar na jaar, terwijl die van elektrische voertuigen (EV's) doorheen de leaseperiode stabiel blijft, op de lichte jaarlijkse stijging van de CO₂-bijdrage als gevolg van de indexering na.

Het voorbeeld hiernaast maakt veel duidelijk: we vergelijken de TCO van drie conventionele aandrijftypes van de Mercedes A-Klasse met die van zijn elektrische tegenhanger, de Mercedes EQA. "Het is duidelijk dat de TCO van de A-Klasse met diesel-, benzine- en plug-inhybride aandrijving al snel boven die van de elektrische EQA uittorent. Ook al ligt de leaseprijs van die laatste iets hoger, je komt uiteindelijk altijd voordeliger uit als je voor elektrisch gaat", licht Fouyn toe.

Maar wat als je toch nog niet klaar bent voor een elektrische auto? "Klanten die om welke reden dan ook nog niet de switch willen maken naar elektrisch, kunnen de auto's die ze vandaag bestellen, maar beter niet te lang in gebruik houden – in het beste geval een jaar of drie. Vanaf 2027 lopen de fiscale lasten namelijk erg hoog op." Wie een beetje vertrouwd is met de materie, zal opwerpen dat een auto afschrijven op drie jaar duurder is dan op de gebruikelijke vier of vijf jaar. De maandelijkse leaseprijs voor een contract op 36 maanden zal hoe dan ook hoger liggen dan die voor een verhuurperiode van 48 of 60 maanden. Als je dat element meerekent, is de kostenstijging voor niet-EV's zelfs nóg hoger.

KANTELJAAR 2026

De overheid neemt haar emissiedoelstellingen erg serieus, om het nog zacht uit te drukken. "Gelukkig verloopt de transitie wel gefaseerd, zodat bedrijven zich kunnen voorbereiden. Denk aan de aanpassing van de *car policy* – met name wat opladen thuis en





onderweg betreft – maar vooral ook aan de herziene berekening van de voertuigbudgetten”, onderstreept Fouyn. De volgende stap in de fiscale ontrading om nog bedrijfsauto's met verbrandingsmotor te bestellen vangt aan op 1 januari 2026. “Alle firmawagens op diesel of benzine die je vanaf die dag bestelt, zijn per direct uitgesloten van enige fiscale aftrekbaarheid. Tegelijk bedraagt de multiplier op de CO₂-bijdrage dan vanaf dag één 5,5. Die forse kostenstijging zal dergelijke firmawagens vanaf dan ook totaal onaantrekkelijk maken.”

Anders gezegd: de financiële kloof tussen niet-elektrische en elektrische aandrijving zal zich nog meer uitdiepen, want elektrische voertuigen die je bestelt of aankoopt in 2026, behouden hun fiscale aftrekbaarheid van 100 procent. Toch ligt er ook voor de batterijvoertuigen een daling van de fiscale aftrekbaar-

heid in het verschiet. “Elektrische auto's die je na 31 december 2026 bestelt, zien hun fiscale aftrekbaarheid stapsgewijs dalen. 2026 wordt dus een heus kanteljaar”, aldus Fouyn. Wie weet volgt er dus weer een stormloop op de (virtuele) showrooms, net zoals die er was in de weken voor 1 juli 2023, in het licht van de toen nakende wijzigingen...

TCO-BUDGETTEN AANPASSEN

De meeste bedrijven werken met functie-niveaus voor hun medewerkers, en die niveaus zijn gekoppeld aan bepaalde voertuigbudgetten. “In het beste geval zijn die budgetten niet gebaseerd op de leaseprijs, maar op de *total cost of ownership*. Die weerspiegelt namelijk de werkelijke kostprijs voor het bedrijf, alle fiscale aspecten verrekend”, geeft Philippe Fouyn nog mee. “Als je met dergelijke TCO-budgetten werkt

in je *car policy*, dan mag je je voor de niet-elektrische auto's eigenlijk niet baseren op de TCO van vandaag. Die geeft namelijk een verkeerd beeld, want de TCO zal steeds hoger worden de komende jaren.”

Maar hoe pas je daar dan een mouw aan? Fouyn: “Idealiter leg je de budgetten vast op basis van de TCO van de elektrische modellen. Dat moet de benchmark zijn. Anderzijds kun je best de budgetten van de andere aandrijftypes verlagen, rekening houdend met de gemiddelde extra kosten over de hele looptijd van deze aandrijving.” Een hele uitdaging natuurlijk, die TCO berekenen voor diesels, benzines en hybrides als ze de komende jaren niet stabiel blijft. Gelukkig bestaan er tools én kun je een beroep doen op de consultancydiensten van de leasebedrijven of op de diensten van onafhankelijke spelers. ●

OPGELET VOOR STROOMKOSTEN

Het mag duidelijk zijn dat elektrische auto's anno 2024 de voordeligste keuze vormen voor bedrijven. Er is echter één belangrijke kostenfactor die je niet uit het oog mag verliezen: de kostprijs van de elektriciteit. Ten tijde van de energiecrisis waren de residentiële en industriële kWh-tarieven flink gestegen, maar intussen is er sprake van een terugkeer naar 'normale' prijzen. Alleen heeft die daling zich niet voorgedaan bij de tarieven van de openbare laadpunten. Werknemers die vaak publiek laden, kunnen dan ook flink wat kosten toevoegen aan de TCO. De werkgever heeft er bijgevolg alle belang bij om een laadpaal of wallbox te installeren bij de werknemer thuis. Je kunt de kosten daarvoor eventueel opnemen in het voertuigbudget. Dat laatste zal dan weliswaar met enkele tientallen euro's per maand dalen, want een geconnecteerde, aanstuurbare laadinstallatie kost al snel 2.500 euro. Verspreid over 60 maanden is dat ruim 41 euro per maand.





NIEUWE ALFA ROMEO JUNIOR LEARN TO LOVE AGAIN



JOIN THE TRIBE

0 – 5,2 L/100 KM • 0 – 117 G CO₂/KM (WLTP) • 15,0 – 15,2 kWh



GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

Milieu-informatie [K.B. 19.03.04]: www.alfaromeo.be. Contacteer uw Alfa Romeo dealer voor meer informatie aangaande de fiscale aspecten van uw voertuig. Meer informatie op www.alfaromeo.be. V.U.: Pierre Voineau - FCA Belgium NV - Bourgetlaan 20 Bus 1 - B-1130 Brussel België, ingeschreven bij het KBO onder het nummer 0400.354.731 - IBAN: BE20 5701 3164 8256 - Tel: 0800 55 333.

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.

125 JAAR: TIJD OM TE FEESTEN!

OPEL VIERT DIT JAAR ZIJN 125e VERJAARDAG! HET ENTHOUSIASTE EN UITGESPROKEN KLANTGERICHTE DUITSE MERK BESCHIKT VANDAAG OVER EEN COMPLEET GAMMA VAN VERNIEUWDE VOERTUIGEN, MET EEN PRAKTISCHE UITRUSTING EN GEAVANCEERDE RIJHULPMIDDELEN OM RIJDEN NOG ONTSPANNENDER TE MAKEN.

Hoe zag de automarkt er 125 jaar geleden uit? In ieder geval helemaal anders dan de markt die we vandaag kennen. Toen Wilhelm Opel, zoon van de oprichter van het bedrijf Adam Opel, op 21 januari 1899 een contract tekende met slotenmaker Friedrich Lutzmann om zijn autofabriek over te nemen, waren auto's nog het exclusieve voorrecht van een bepaalde elite. De concepten 'bedrijfswagen' en 'bedrijfswagenpark' bestonden toen dus nog lang niet.

Voor Opel begon een

nieuw avontuur. Het bedrijf, dat voordien gespecialiseerd was in de productie van naaimachines en fietsen, was toen al gevestigd in Rüsselsheim en stelde zich tot doel om mobiliteit op vier wielen betaalbaar te maken. Aan het begin van de vorige eeuw konden de meeste mensen zich nog geen auto veroorloven. Vooral voor arbeiders was dat toen nog niet haalbaar. Gelukkig is de maatschappij intussen geëvolueerd en vandaag de dag is de auto – zoals Opel elke dag op-

nieuw bewijst – niet langer een onbetaalbare luxe.

ZUIVER ELEKTRISCHE ASTRA SPORTS TOURER

Wat als echte luxe nu eens zou neerkomen op de vrijheid om te kiezen? Terwijl professionele gebruikers, om voor de hand liggende fiscale redenen, logischerwijs de voorkeur geven aan ten minste gedeeltelijk ge-elektrificeerde aandrijvingsversies, is de Opel Astra – verkrijgbaar als vijfdeurs en break – een van de weinige modellen die worden aan-

geboden met de vier soorten aandrijflijnen die vandaag de dag het grootste deel van de automarkt uitmaken: verbrandingsmotoren op benzine en diesel, zelfopladende hybrides, oplaadbare hybrides en volledig elektrische varianten.

De Astra Sports Tourer sluit zich ook aan bij Opels lange traditie van compacte breaks en illustreert de expertise van het merk op het vlak van ruimtebenutting. De modulerbaarheid van zijn bagageruimte is daar een toonbeeld van. En die bagageruimte wordt verder ook nog geoptimaliseerd met het optionele Intelli-Space-systeem.

Het interieur onderscheidt zich verder door zijn resoluut moderne technologieën,



waaronder met name de volledig digitale Pure Panel-interface, die zich als een smartphone laat bedienen via een ultragroot aanraak-scherm. Essentiële functies, zoals de airco, kunnen nog altijd door middel van fysieke commando's worden bediend. Nog steeds in het interieur onderscheidt de Astra Sports Tourer zich in het segment van de compacte breaks met zijn ultra-ergonomische AGR-stoelen.

COMPLEET BEDRIJFS-VOERTUIGENGAMMA

Voor professionals biedt Opel ook een uitgebreid gamma lichte bedrijfsvoertuigen, met een trio van moderne en technologisch geavanceerde modellen. Ook daar heerst totale keuzevrijheid, want de Combo Cargo, de Vivaro en de Movano zijn verkrijgbaar met zowel klassieke verbrandingsmotoren als volledig elektrische aandrijflijnen. Het gamma omvat daarnaast zelfs een waterstofversie voor de Vivaro, binnenkort gevolgd door de Movano. Inderdaad, ook bij de lichte bedrijfsvoertuigen gaat de evolutie voort en zet de innovatie zich door. Met zijn innovatieve brandstofceltechnologie biedt de Opel Vivaro Hydrogen het dubbele voordeel dat hij niet de minste lokale uitstoot produceert en tegelijk geen



2

last heeft van lange oplaadtijden. Het duurt namelijk slechts 3 minuten om het waterstofreservoir helemaal vol te tanken, goed voor een rijbereik tot 400 kilometer.

De nieuwe generatie van Opels drie lichte bedrijfsvoertuigen vormt een uitgebreid gamma dat ontworpen is om aan elke behoefte te voldoen en dat zich onderscheidt door zijn flexibiliteit en moderne technologieën. Naast een nieuwe cockpit met aanraakschermen in kleur die tot 10 duim groot zijn, kunnen de nieuwe Opel-bestelwagens ook rekenen op nieuwe elektronische hulpmiddelen, met maar liefst 21 rijhulpsystemen. Die maken het niet alleen gemakkelijker en veiliger om je professioneel

1 > De Opel Astra blijft een vaste waarde op de professionele markt. De veelzijdige Astra Sports Tourer is een praktische, stijlvolle, sportieve en ruime auto.

2 > De nieuwe Grandland, die verkrijgbaar is in zuiver elektrische, plug-inhybride of benzinehybride versie, biedt een indrukwekkend rijbereik: tot 700 kilometer.

3 > Ook in het segment van de lichte bedrijfsvoertuigen staat de evolutie niet stil, met de Vivaro Hydrogen die binnenkort het gezelschap krijgt van de Movano Hydrogen.

van A naar B te verplaatsen, maar ondersteunen je ook bij manoeuvres binnen het bedrijf of in de stad. Om aan elke behoefte te voldoen zijn de voertuigen beschikbaar in verschillende lengtes en hoogtes, maar ze kunnen ook worden omgebouwd door de gespecialiseerde partners van het merk. Een Vivaro of een Movano met koel- of isothermische cel? Geen enkel probleem!

VERNIUWING IN HET SUV-GAMMA

Opel blijft zijn SUV-gamma met een uitgebreid aanbod vernieuwen. Na de nieuwe Frontera en Grandland wordt binnenkort de nieuwe Mokka gepresenteerd. Alle drie zijn ze verkrijgbaar in volledig elektrische versies, met een WLTP-rijbereik van ongeveer 700 kilometer voor de nieuwe Grandland. Natuurlijk zijn de verschillende SUV's van Opel ook leverbaar met andere aandrijflijnen.

Zou Wilhelm Opel ooit gedacht hebben dat zijn naam vandaag de dag geassocieerd zou worden met zo'n uitgebreid gamma? Waarschijnlijk niet. Maar hij zou zeker in de wolken geweest zijn met de wetenschap dat zijn droom van toegankelijke mobiliteit 125 jaar later helemaal vervuld zou zijn. ■



3



DE BODEM NOG NIET BEREIKT

De herverkoopwaarde van EV's blijft zakken en leasingbedrijven verkopen elektrische eindecontractwagens vandaag met verlies. Hoe problematisch is de situatie? **Tekst: Dieter Quartier**

Sinds de zomer van 2022 zijn de verkoopprijzen van gebruikte elektrische auto's in een neerwaartse spiraal terechtgekomen, en de negatieve trend lijkt vooralsnog de bodem niet te hebben bereikt. Volgens analyses van Indicata, een in de tweedehandsmarkt gespecialiseerd databedrijf, is de restwaarde van elektrische auto's vandaag met 28,8 procentpunten gezakt ten opzichte van januari 2023. "Ook het aantal dagen dat een elektrische auto op de parking blijft staan bij de dealer tot hij verkocht wordt, is flink hoger dan dat van benzine- en dieselauto's", zegt Filip Dobbeleir, senior manager bij Indicata.

Een schrijnend scenario, dat een slechte stemming creëert op de tweedehandsmarkt. "Handelaren zijn niet geneigd om elektrische auto's aan te kopen, want het is risicovol en ze hebben er de klanten niet voor", aldus nog Dobbeleir, die wel grote regionale verschillen opmerkt. "In rurale gebieden zijn tweedehands EV's logischerwijze minder courant dan in stedelijke." De populariteit van elektrische auto's hangt dan ook in grote mate af van de oplaadmogelijkheden van de gebruiker.

Maar waar komt die negatieve prijsspiraal vandaan? "De prijszetting draait in onze economie hoofdzakelijk rond het principe van vraag en aanbod," licht Dobbeleir toe. "Het aanbod van elektrische wagens is volgens ons Market Watch-rapport voor België gestegen van 6,34 procent in januari 2024 tot 7,7 procent eind september. Het relatieve aanbod klom van 3,79 procent naar 4,76 procent. Er is dus een stijgend overaanbod, gekoppeld aan een niet-evenredige vraag op de tweedehandsmarkt. De kloof tussen beide wordt momenteel almaar groter, waardoor prijzen van EV's blijven zakken."

DE SCHULD VAN TESLA

De consument kan daar zijn voordeel mee doen, maar de verkopers – niet het minst de leasemaatschappijen – zien het allemaal met



“HET STIJGENDE OVERAANBOD AAN EV'S GEKOPPELD AAN EEN NIET-EVENREDIGE VRAAG DOET DE TWEEDEHANDSPRIJZEN ZAKKEN.”

FILIP DOBBELEIR, SENIOR MANAGER BIJ DATABEDRIJF INDICATA

lede ogen aan. Er is sprake van duizenden euro's verlies per elektrische auto. Hebben die bedrijven de restwaarde dan onrealistisch hoog ingeschat? "Met benzine- en dieselwagens heeft de leasingsector al tientallen jaren ervaring, terwijl de elektrische auto nieuw is", zegt Stijn Blanckaert, algemeen directeur van Renta, de Belgische federatie van voertuigverhuurders.

Volgens Blanckaert waren de eerste inschattingen voor EV's behoorlijk conservatief, net om de risico's te beperken. "Maar toen kwamen de eerste exemplaren van de Tesla Model S op de tweedehandsmarkt, nu zo'n zeven jaar geleden, en iedereen was aangenaam verrast door de hoge verkoopprijzen. Met als gevolg dat sommige verhuurders hun restwaardes positief hebben bijgesteld. Die eerste Tesla-occasies schep-ten echter een verkeerd beeld. De Model S was een hype en het tweedehandsaanbod was toen nog bijzonder schaars. Vandaag is de situatie helemaal anders. Er zijn duizenden EV's op de tweedehandsmarkt, die vooral een particuliere markt is. De vraag is niet zo groot als vier à vijf jaar geleden werd ingeschat."

Dat restwaarderisico is nu eenmaal inherent aan een leasecontract, weet Blanckaert. "De leasemaatschappijen schatten alle risico's in, van onderhouds- en reparatiekosten over bandenslijtage tot en met het waardeverlies van de auto. Voor elektrische auto's is dat laatste aspect

momenteel geen positief verhaal, maar die verhuurders bieden natuurlijk meer dan alleen maar EV's aan. Het gros van de eindecontractwagens wordt vandaag nog altijd aangedreven door een benzine of diesel, en daar is de restwaarde niet problematisch, integendeel zelfs."

PRIJSDRUK

De tweedehandsmarkt blijft grotendeels een zogenoemde 'prijsmarkt': de consument laat zich leiden door zijn portefeuille. "Ook al zijn de prijzen van EV's het laatste jaar het hardst gedaald in het luxesegment, toch vallen die auto's nog vaak buiten het budget van de tweedehandskoper", meent Filip Dobbeleir van Indicata. "Het segment van de kleine tot middelgrote EV's scoort beter op de tweedehandsmarkt, maar ook daar liggen de prijzen nog relatief hoog ten opzichte van conventioneel aangedreven modellen. Gevolg: de prijsdruk op EV's is ook in die segmenten nog altijd best hoog."

De Vlaamse aankooppremie voor elektrische voertuigen heeft overigens weinig of geen impact gehad op de vraag naar gebruikte EV's. "Bij de nieuwe wagens heeft de bonus van 5.000 euro zijn effect niet gemist op het aantal inschrijvingen, maar bij de occasies hebben we die hausse niet ervaren. De criteria waren ook heel streng, waardoor het aantal modellen dat voor de premie in aanmerking kwam, beperkt was. En zelfs na aftrek van de premie van

3.000 euro bleef de transactieprijs van een elektrische tweedehands boven het marktgemiddelde liggen", verklaart Dobbeleir, die er ook op wijst dat ongeveer 70 procent van alle eindecontractwagens van Belgische leasemaatschappijen naar het buitenland vertrekt.

PANIEKREACTIE

Dat leasebedrijven vandaag zo veel geld verliezen op elektrische auto's, doet alarmbellen rinkelen bij de aandeelhouders. Onder druk van de geldschietters hebben sommige verhuurders de restwaarde intussen alweer naar beneden toe bijgesteld. Of dat zin heeft, is voor discussie vatbaar. "Als leasebedrijf kun je moeilijk je restwaardes plots flink verlagen – de impact op de leaseprijs zou zo groot zijn dat je jezelf uit de markt prijsst ten opzichte van de concurrentie", aldus Stijn Blanckaert.

Als verhuurmaatschappij minder of zelfs geen EV's meer aanbieden is volgens de algemeen directeur van Renta alvast geen optie. "Ruim acht op de tien nieuw bestelde leasewagens in België is vandaag volledig elektrisch. Als je die markt links laat liggen omdat de risico's te hoog zijn, dan zet je jezelf vandaag buitenspel. Bovendien komen de auto's die vandaag de weg op gaan, pas ten vroegste over drie à vier jaar op de tweedehandsmarkt. Die zal tegen dan ongetwijfeld een stuk meer matuur zijn, ook al gaat de transitie trager dan verwacht."





© An Cladorp

HULP VAN DE CONSTRUCTEUR

Je zou je kunnen afvragen of de constructeurs zelf geen rol te spelen hebben in de optimalisering van de restwaarde van hun elektrische auto's. Ze hebben er tenslotte alle belang bij dat de lease- en verhuurmaatschappijen EV's blijven afnemen. Hoe meer, hoe beter zelfs, in het licht van de Europese emissiedoelstellingen: constructeurs die hun CO₂-targets niet halen, krijgen fikse boetes aangerekend door de EU, en elke verkochte elektrische auto is dus welkom in die strijd.

"Vroeger werd er al eens gewerkt met *buy-backs*, en dan zeker in de kortetermijnverhuur", legt Stijn Blanckaert uit. "De importeur verkocht dan de auto aan de verhuurder en nam hem na de gebruikperiode weer over voor een vooraf afgesproken prijs (*die hoger lag dan de normale marktprijs, om de huurtarieven aantrekkelijker te maken; red.*). Dat soort overeenkomsten is op de terugweg. Ik kan niet voor elke leasemaatschappij of verhuurder afzonderlijk spreken, maar er bestaan vandaag andere mechanismen om de huurprijs aantrekkelijk te houden. Constructeurs maken individuele afspraken met de verhuurders rond ondersteunende maatregelen."

Zo'n steun kan de vorm aannemen van extra korting bij aanvang van het contract,

"DE EV'S DIE VANDAAG DE WEG OP GAAN, KOMEN PAS OVER DRIE À VIER JAAR OP DE TWEEDEHANDSMARKT. DIE ZAL TEGEN DAN EEN STUK MEER MATUUR ZIJN."

STIJN BLANCKAERT, ALGEMEEN DIRECTEUR
VAN RENTA, DE VERENIGING VAN
AUTOVERHUURBEDRIJVEN.

maar het kan net zo goed gaan om een restwaardepremie wanneer de auto verkocht wordt op de tweedehandsmarkt. "Het tweede scenario verdient daarbij de voorkeur, want met extra kortingen kun je je eigen ruiten ingooien. Kijk maar naar Tesla, dat geregeld zijn prijzen laat zakken. Die instabiliteit is nefast voor de herverkoopwaarde", vertelt Blanckaert.

STATE OF HEALTH

Er is daarnaast nog een andere rol weggelegd voor de constructeurs in het hele rest-

waardeverhaal van elektrische auto's. Kopers van een tweedehandse EV willen namelijk vooral gerustgesteld worden over de zogenoemde State of Health (SoH) van de batterij, die doorgaans gedekt is door een fabrieksgarantie van acht jaar. "Over de SoH van batterijwagens doen de wildste cowboyverhalen de ronde. Jammer eigenlijk", meent Filip Dobbeleir. "Bovag, het Nederlandse keuringsorgaan, rondt momenteel een studie af waarbij de gezondheid van meerdere EV-modellen getest wordt met apparatuur van onafhankelijke meetinstrumentenleveranciers. Officiële cijfers worden pas in november gepubliceerd, maar er is nu al sprake van waarden van boven de 80 procent voor wagens van zes tot acht jaar oud. Die bevindingen doen de scepsis rond EV's hopelijk wegebben."

De SoH vermelden op de advertentie van de wagen lijkt voor Dobbeleir dan ook zeer aanbevelenswaardig. In de nabije toekomst zou het zelfs een verplicht element worden op de CarPass. Het stigma van die risicovolle elektrische tweedehands zal op die manier hopelijk verdwijnen, al zal de consument zich niet zomaar laten overtuigen. Informeren en sensibiliseren zal de komende jaren dan ook aan de orde blijven. ●

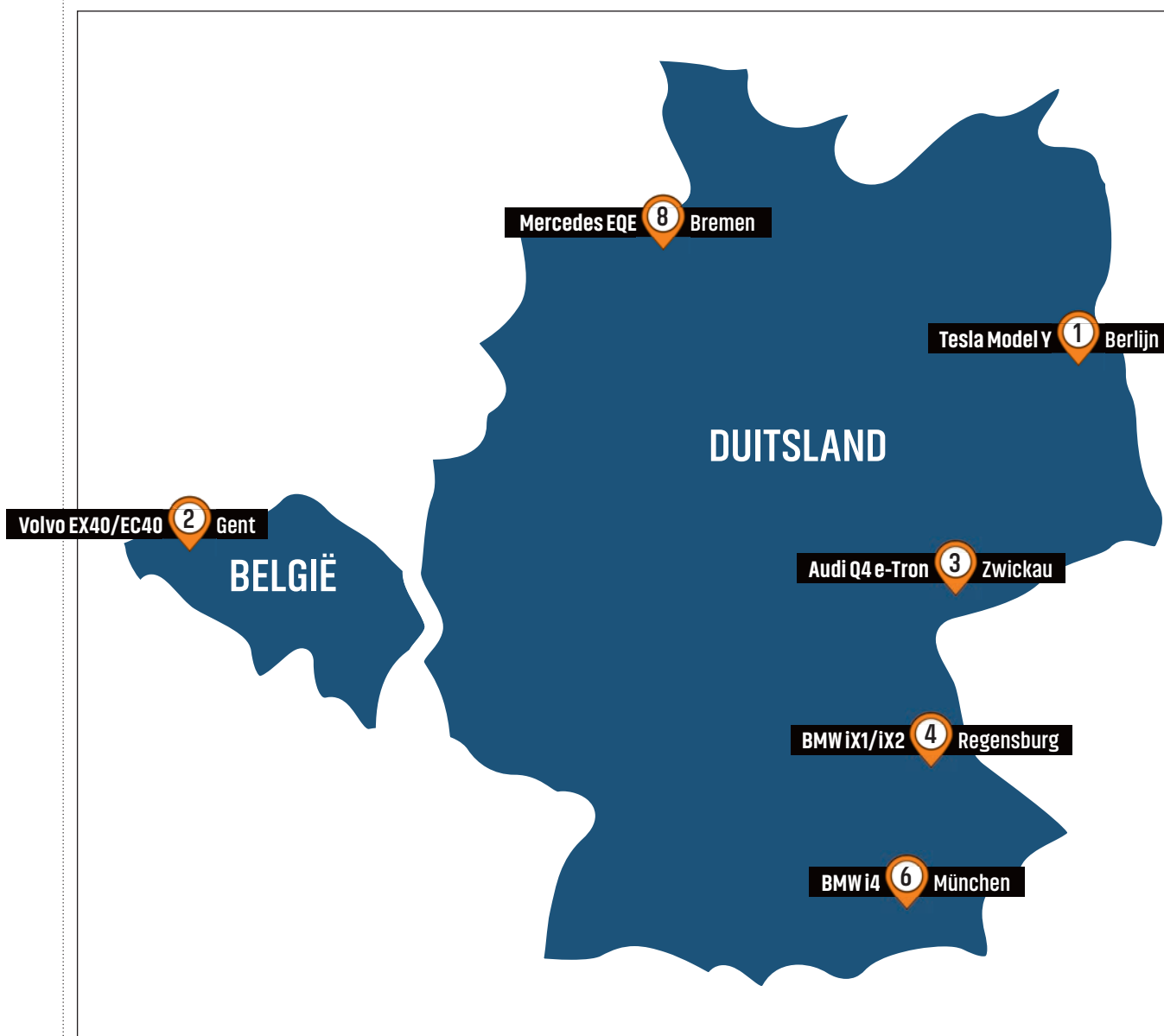
OP ZOEK NAAR DE ROOTS

Waar worden de populaire elektrische bedrijfswagens in ons land zoal gebouwd? Het antwoord op die vraag zal allicht hier en daar een wenkbrauw doen fronsen. **Tekst: Dieter Quartier**

Volgens cijfers van het European Alternative Fuels Observatory is de elektrische auto vandaag goed voor ruim een kwart van alle nieuw ingeschreven voertuigen in ons land. Gebaseerd op het aantal inschrijvingen sinds januari 2024 zou de kaap van 100.000 nieuwe exemplaren nog voor het jaareinde gerond worden. Kijken we enkel naar de auto's die op naam van een onderneming worden ingeschreven, dan klimt het percentage EV's zelfs naar 34,4 procent (cijfers voor de eerste jaarhelft van 2024). De meeste leasingmaatschappijen melden bovendien

dat ruim acht op de tien nieuw bij hen bestelde auto's elektrisch zijn. Het is dus een kwestie van tijd voordat het Belgische firmawagenlandschap grotendeels emissievrij kleurt.

Op nummer één bij de bedrijfsautorijders in ons land staat nog altijd de Tesla Model Y, maar de BMW iX1 is aan een heuse inhaalbeweging bezig als je naar de 'order intake' kijkt. Volvo houdt goed stand met de tot EX40 omgedoopte elektrische XC40, hoewel de rijzende ster bij de Zweedse constructeur duidelijk EX30 heet. Dat model komt (voorlopig nog) uit China. Ook de BMW iX3 wordt ons toegezonden uit de Volksrepubliek, net als de MG 4 en de Tesla



Model 3, de respectievelijke nummers negen, tien en vijf in de Belgische EV-hitparade. Anders gezegd: de doorsneebedrijfsauto-rijder ligt blijkbaar niet wakker van de origines van zijn vehikel.

VERHUIZEN NAAR EUROPA

Europa doet dat in elk geval wél, getuige de strafheffingen die het heeft ingevoerd op elektrische auto's die uit China komen – ongeacht de 'nationaliteit' van de constructeur die ze bouwt. Of dat ook een impact zal hebben op de verkoop van die bewuste modellen? Dat zal afhangen van de eventuele prijsstijging die het merk als reactie doorvoert. Enkele constructeurs hebben alvast beslist om hun productie te verhuizen naar onze contreien. Zo worden de lijnen van Volvo Gent momenteel omgeturnd om vanaf 2025 ook de EX30 te kunnen assembleren.

Het Chinese BYD stampet dan weer een fabriek uit de grond in Hongarije. Polestar verkast zijn fabricage deels naar Zuid-Korea en de VS. BMW verhuist in 2026 de productie van de toekomstige iX3 naar Hongarije, en MG zou naar verluidt de 4 in Spanje gaan bouwen. En wie weet slaagt Audi Brussels er alsnog in om een overnemer te vinden, in de vorm van een kapitaalcrachtige partij die er alle belang bij heeft om importheffingen te omzeilen en die snel wil schakelen? ●



DE POPULAIRSTE EV'S OP DE BELGISCHE B2B-MARKT			
1	Tesla Model Y		4.998
2	Volvo EX40 & EC40		3.769
3	Audi Q4 e-Tron		3.250
4	BMW iX1		3.225
5	Tesla Model 3		3.012
6	BMW i4		2.863
7	Volvo EX30		2.701
8	Mercedes EQE		1.513
9	BMW iX3		1.284
10	MG 4		565

(aantal ingeschreven exemplaren, cijfers voor eerste helft 2024)

VEEL KAN, MAAR NIET ALLES MAG

Wie een bedrijfsauto krijgt, heeft zich waarschijnlijk al wel afgevraagd hoe de regels rond de toekenning en het gebruik ervan bepaald worden. Veel hangt af van de werkgever, maar ook de leasemaatschappij heeft een vinger in de pap te brokkelen. **Tekst: Dieter Quartier**



Volgens Acerta wordt ongeveer drie kwart van de woon-werkverplaatsingen in ons land met de auto afgelegd, al dan niet in combinatie met andere transportmiddelen. Een kwart van de Belgische autependelaars doet dat met een auto van het werk, en dat aandeel blijft stijgen. De bedrijfswagen blijft namelijk fiscaal interessant voor zowel de werkgever als de werknemer. Ook zijn er steeds meer werknemers die hun dertiende maand of andere extra (en zwaar belaste) looninkomsten omzetten in een leaseauto, al dan niet in het kader van een cafetariaplan.

Zo'n auto mag in principe vrij gebruikt worden, maar toch zijn er regels aan verbonden. Vaak zijn die gebundeld in een document, doorgaans de *car policy* genoemd. Zowel voor de werkgever als voor de werk-

Een kwart van de autependelaars in ons land rijdt met een voertuig van het werk, en dat aandeel blijft voorlopig stijgen.

nemer is de *car policy* dé handleiding waarop het hele wagenparkbeleid van de onderneming is gebaseerd. Een goed doordachte, strikt afgelijnde en alle aspecten omvattende policy vermijdt discussies en kan bovendien bijdragen tot kostenefficiëntie.

WELKE AUTO VOOR WIE?

Een belangrijk element in de *car policy* betreft de toewijzingsmodaliteiten. Anders gezegd: wie binnen het bedrijf heeft recht op een bedrijfsauto? Doorgaans bepaalt het functieniveau binnen welke vastgestelde voertuigcategorie een werknemer mag 'shoppen'. Welke categorieën er gedefinieerd worden, en welke auto's daar dan in terechtkomen, dat is veelal de bevoegdheid van de fleetmanager van het bedrijf, die daartoe nauw samenwerkt met de collega's van finance en hr. De humanresourcesafdeling bepaalt



Wil je een grotere bedrijfsauto dan degene waar je recht op hebt, dan wordt dat soms toegestaan als je zelf het prijsverschil betaalt.

namelijk de functieniveaus binnen het bedrijf, terwijl het budget-beheer meestal bij finance zit.

Verder bepaalt de *car policy* wanneer er een einde wordt gesteld aan de toekenning van de bedrijfswagen. Denk bijvoorbeeld aan een werknemer die het bedrijf verlaat, langdurig afwezig is door ziekte of zwangerschapsverlof, of van functie verandert. Een bedrijfswagen is dus nooit een verworven recht, en dat wordt weleens vergeten. Ook het gebruik van de tankkaart of laadpas wordt vastgelegd in de *car policy*.

BOETES EN CARWASH

De werkgever neemt de financiering/leasing en (doorgaans) ook de brandstof of laadstroom voor zijn rekening, boven op de belastingen, verzekeringen, pechbijstand, vervangwagen, onderhoud en banden. De werknemer draagt de kosten voor schoonmaak, verkeersboetes, niet of laattijdig gemelde schade of schade als gevolg van onzorgvuldig gebruik, zoals het niet naleven van de onderhoudsvoorschriften of het overtreden van een in de *car policy* opgenomen huisregel.

Werkgevers trachten hun werknemers overigens alsmaker vaker bewust te maken van de financiële consequenties van hun auto-gebruik. Zo kan je werkgever je na elke interventie (of het nu een onderhoudsbeurt, een reparatie of een bandenwissel is) inlichten over het detail van uitgevoerde werkzaamheden en er de prijs van vermelden. Op dezelfde manier kun je ook geïnformeerd worden over je persoonlijke brandstof- of stroomverbruik en hoe dat zich verhoudt tegenover het normverbruik voor het type wagen en het gemiddelde van de bedrijfsvloot.

SHORTLIST OF NIET?

Een moeilijke kwestie voor fleetowners is hoeveel vrijheid ze hun werknemers geven in de keuze van hun bedrijfswagen. Hecht je als onderneming veel belang aan de herkenbaarheid van je vloot, dan ga je best voor een shortlist. Een wagenpark met een uniforme look is ook een visitekaartje en wordt zo rijdende reclame voor het bedrijf. Een beperking tot slechts enkele modellen genereert daarnaast schaalvoordelen door de grotere volumes die je bij één enkele aanbieder afneemt. Tegelijk kun je een auto gemakkelijk doorschuiven wanneer een werknemer het bedrijf verlaat of van functie verandert.

De keerzijde is natuurlijk dat niet elke werknemer gelukkig zal zijn met de keuze van merken en modellen op de shortlist. In uitzonderlijke gevallen zien kandidaat-werknemers zelfs af van een mogelijke indiensttreding omdat ze zich niet kunnen vinden in het wagenaanbod. Waarmee duidelijk wordt dat de bedrijfswagen nog altijd een heel gevoelig thema is en een grote rol speelt in de *war for talent* en personeelsbehoud. ●

VIJF CONCRETE VRAGEN

1. Mag ik mijn bedrijfsauto laten besturen door een vriend of familielid?

Dat hangt af van de *car policy*. Meestal mag je de firmawagen enkel laten besturen door de inwonende partner. Soms mogen ook inwonende kinderen met een geldig rijbewijs het stuur nemen, weliswaar onder bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld niet in het weekend na 22 uur). Je mag je bedrijfswagen dus niet zomaar uitlenen aan een vriend(in) of een kennis. Doe je dat toch en heeft je vriend(in) of kennis een ongeval met je bedrijfsauto, dan kan de lease- of verzekeringsmaatschappij weigeren om de kosten te dragen. Bovendien kan je werkgever je een sanctie opleggen en eventueel de auto intrekken.

2. Mag ik met mijn firmawagen naar het buitenland?

In de meeste gevallen staat de werkgever toe dat de auto ook buiten België wordt gebruikt. Wel kan het zijn dat de tank- of laadkaart van het werk beperkt is tot België, zodat je bij een buitenlandse reis zelf moet instaan voor de kosten. Je mag overigens niet naar om het even welk land met je auto: de verzekering beperkt je actieradius veelal tot de landen die tot de EU behoren, plus Zwitserland, Groot-Brittannië, IJsland en Noorwegen. Landen als Marokko, Turkije, Servië, Bosnië en Herzegovina zijn meestal uitgesloten, tenzij je een aparte polis afsluit. Voor sommige landen moet je trouwens over een attest beschikken dat aantoonst dat je de toestemming hebt van de eigenaar om de grens over te rijden. Dat attest vraag je aan bij de eigenaar van de auto: ofwel de leasemaatschappij, ofwel je werkgever.

3. Mag ik mijn bedrijfswagen houden als ik deeltijds ga werken?

Heb je een auto van het werk en schakel je over van voltijds naar deeltijds werken? Dan kan het zijn dat je de auto moet inleveren. Het hangt af van de *car policy* die je bedrijf heeft. Vaak wordt een firmawagen pas ingetrokken wanneer er sprake is van halftijds werk, maar het kan zijn dat je werkgever hier rond een specifiek beleid heeft opgesteld. Ook is het mogelijk dat je de auto mag houden op voorwaarde dat je een eigen bijdrage levert. Die staat dan in verhouding tot de vermindering van de prestaties tegenover een voltijdse activiteit.

4. Mag ik een auto uit een lagere of hogere categorie kiezen?

Bij grotere bedrijven worden de auto's voor de werknemers vaak toegekend op basis van hun functieniveau. Een startende salesmedewerker krijgt bijvoorbeeld een Volkswagen ID.3, een manager een Tesla Model Y. Maar kun je afwijken van die categorieën, bijvoorbeeld omdat je een groot gezin hebt? Of omgekeerd, omdat je geen boodschap hebt aan een dikke slee? Het antwoord luidt in het eerste geval meestal 'neen'. Je werkgever wil namelijk niet dat je je onderscheidt van je collega's die op hetzelfde functieniveau staan. Uitzonderlijk wordt het wél toegestaan, als je zelf het verschil bijpast. Ook het tweede geval stoot op weerstand van de werkgever, om dezelfde reden. Een goedkopere auto kiezen betekent overigens niet dat je het verschil met je loon krijgt uitbetaald.

5. Mag ik een andere auto eisen als de belastingen voor mijn huidige wagen plots stijgen?

Denkbeeldige situatie: je koos twee jaar geleden een plug-inhybride omdat daaraan een laag voordeel van alle aard verbonden was. Door een wetswijziging stijgt je VAA-bijdrage in 2025 van 100 euro naar 300 euro netto. Je verliest dus 200 euro nettoloon per maand, oftewel 2.400 euro per jaar. Eén ding staat vast: je werkgever zal niet tussenbeide komen. Mag je dan een andere auto eisen? Het antwoord is 'neen'. Je hebt een overeenkomst getekend met je werkgever waarin de gebruikstermijn is vastgelegd. Ook afzien van je bedrijfsauto kan in zo'n geval niet zomaar, want de auto vervroegd uit dienst nemen kost geld.

NIET EVIDENT, WEL VOORDEELIG

Wie aan de motor of scooter denkt voor woon-werkverkeer, doet dat meestal om files of parkeerstress te vermijden. Maar ook fiscaal zijn er voordelen aan verbonden, voor werkgever én werknemer trouwens. **Tekst: Arno Jaspers**



© James Deridder, ANT Photography



© James Deridder, ANT Photography

Het aantal motorfietsen in België zit al jarenlang in de lift en ook het aantal uitgereikte rijbewijzen blijft gestaag stijgen. Toch zien de meeste mensen zo'n tweewieler vooral als vrijetijdsbesteding en niet meteen als voertuig om mee te pendelen, terwijl daar net ettelijke voordelen aan verbonden zijn, niet het minst op fiscaal vlak. Een motorfiets die wordt gebruikt voor woon-werkverkeer, kan namelijk 100 procent fiscaal in mindering worden gebracht van de inkomsten van de loontrekkende, net als de kosten voor motorkledij. Maar laten we vooral beginnen bij het begin.

Wie kiest voor de motorfiets, krijgt in eerste instantie heel wat budgettaire obstakels te verwerken. De prijs van de verplichte rijopleiding voor het motorrijbewijs is intussen vlot richting 1.200 euro gestegen, en ook motorverzekeringen zijn door de bank genomen niet goedkoop. Naast de wettelijk verplichte kledij is het ten zeerste aan te raden om een degelijke motoroutfit te kopen. En dan zijn er ook nog de onvermijdelijke belastingen.

De jaarlijkse verkeersbelasting bedraagt voor de grote meerderheid van alle motoren 71,54 euro. Motoren met een cilinderinhoud kleiner dan 250 cc zijn vrijgesteld van jaarlijkse rijtaks. De eenmalige BIV (belasting op inverterstelling) is van toepassing voor nieuwe en tweedehandse motoren, en hangt af van het motorvermogen (in kW, zie tabel op de volgende pagina). Tot 70 kW (95 pk) betaal je het minimumtarief van 61,50 euro, maar voor de krachtiger motorfietsen op de markt kunnen de bedragen oplopen.

ELEKTRISCH?

Wie aan fiscaal optimaliseren denkt, maakt graag de sprong richting elektrische voertuigen. Dat is bij motorfietsen niet anders, want ook elektrische tweewielers genieten een aantal specifieke voordelen. Zo zijn ze in Vlaanderen vrijgesteld van de BIV en betaal je in de andere gewesten het minimum van 61,50 euro, ongeacht het vermogen van hun elektrische motor. Bovenkrijg geniet je als koper van een elektrische tweewieler van overheidssteun in de vorm van een belastingvermindering ten belope van 15 procent

De motorfiets wordt vaak gezien als hobbyvoertuig, maar in realiteit is het een fiscaal heel interessant alternatief voor de bedrijfswagen.

van de aankoopwaarde van je motorfiets, weliswaar met een maximum van 3.140 euro.

Niet oninteressant dus, al blijft de elektrische motorfiets voorlopig toch een marginaal fenomeen onder motorrijders, omdat elektrische motoren nog niet hetzelfde gebruiksgemak bieden als hun benzine-tegenhangers. Potentiële kopers knappen vaak af op de beperkte laadcapaciteit en dito actieradius. Bovendien staat de belastingvermindering niet in verhouding tot de exuberant hoge aankooprijzen.

100 PROCENT AFTREKBAAR

Motorfietsen – elektrisch of niet – zijn altijd 100 procent aftrekbaar voor pendelende werknemers, en hetzelfde geldt voor alle gerelateerde kosten. Die laatste moet je dan wel kunnen aantonen, wat betekent dat je nauwgezet bewijzen moet kunnen voorleggen van wat je betaald hebt aan onderhoud, banden, brandstof, enzovoort. Als je dat te omslachtig vindt, kun je ook opteren voor het wettelijke forfait. Dat bedraagt voor aanslagjaar 2024 maximaal 5.520 euro.

Wie snel de vergelijking wil maken, kan terecht op [tax-on-web.be](https://www.fiscus.be/tax-on-web). Daar zie je hoeveel de totale aanslag of belastingteruggave zou bedragen als je kiest voor de toepassing van het forfait. Goed om te weten: kom je met de aangifte van de werkelijke kosten lager uit dan het forfaitaire bedrag, dan past de fiscus automatisch het forfait toe. Wie zijn beroepskosten niet bewijst, krijgt automatisch een vrijstelling van 490 euro voor woon-werkverplaatsingen.

BEDRIJFSMOTORFIETS?

Ondanks alle voordelen die verbonden zijn aan motorrijden, is het aantal bedrijven dat zijn werknemers een motor aanbiedt in de plaats van een bedrijfswagen, erg beperkt. Vaak wordt het verhoogde risico op ongevallen aangehaald als een belangrijke factor om ervan weg te blijven. Toch zijn er ook ondernemingen die zo'n motorfiets van de zaak net wél bewust aanbieden als middel om de files te verschalen of om de parkeerproblematiek aan te pakken.

Werkgevers die een motorfiets of scooter aanbieden als extralegaal voordeel, kunnen zich ook positief onderscheiden van andere. Het valt overigens op dat



© James Deridder, ANT Photography

er binnen de bedrijven die wél gemotoriseerde tweewielers aanbieden, vaak een grote verscheidenheid is aan modellen. Gaande van lichte 125 cc-scooters die je met een autorijbewijs mag besturen en die ideaal zijn voor stadsverkeer, tot zware toermachines die dagelijks ingezet worden om kilometers te vreten zonder last te hebben van de bekende mobiliteitsproblemen in ons land.

MOTORLEASING OF -RENTING

Particuliere motorrijders kunnen een nieuwe motorfiets lineair of degressief afschrijven over vijf jaar, en over drie jaar als het om een tweedehands gaat. Voor vennootschappen, zelfstandigen en vrije beroepen geldt dat niet. Daarom kiezen zij vaak voor leasing of renting. Het verschil tussen beide zit hem in de boekhoudkundige verwerking. Bij leasing wordt de motorfiets in de balans opgenomen, bij renting worden de huurgelden als kosten opgenomen in de resultatenrekening. Beide formules blijven 100 procent aftrekbaar en voorzien in een vooraf vastgelegde aankoopoptie van het voertuig na het verstrijken van een overeengekomen termijn.

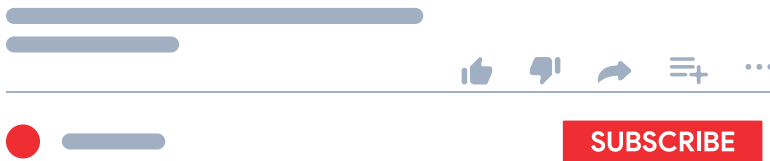
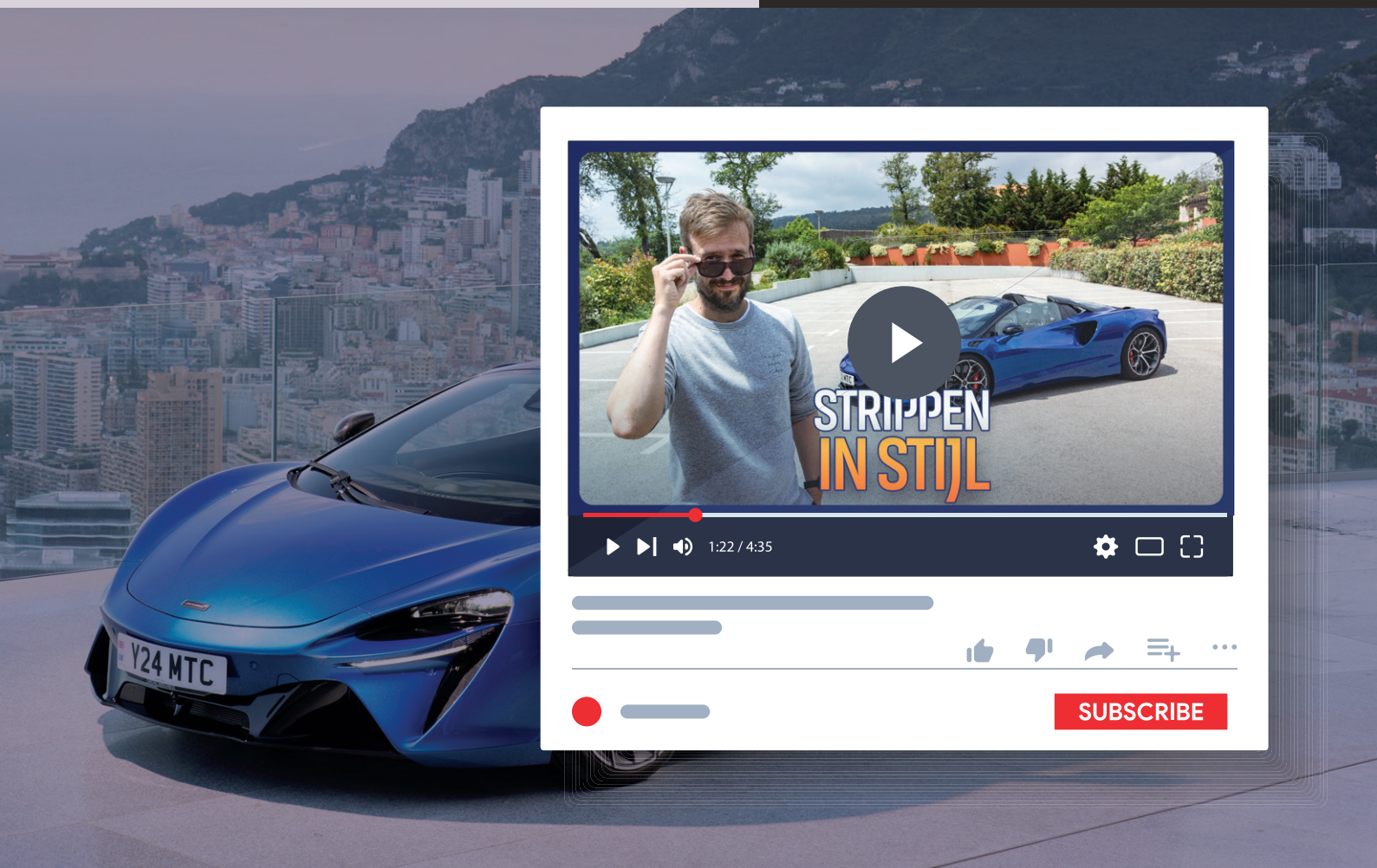
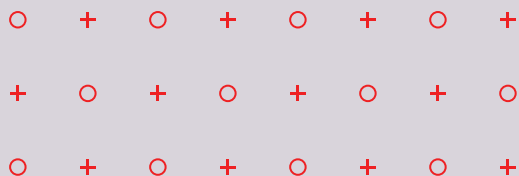
File- en parkeerproblemen zijn de voornaamste redenen om voor een gemotoriseerde tweewieler te kiezen.

De aankoopoptie bij leasing bedraagt maximaal 15 procent van de aankoopprijs, bij renting varieert dat van 16 tot 50 procent. Terwijl een leasecontract doorgaans over vijf jaar loopt, naar analogie van de klassieke afschrijftermijn (lees: economische levensduur), spreken we bij een financiële renting over een termijn tussen drie en vijf jaar. Beide formules zijn interessant omdat de leencapaciteit van de ondernemer niet wordt aangetast en omdat je de btw niet hoeft voor te schieten. Niet onbelangrijk daarbij: niet enkel de motor, maar ook de accessoires en de motorkledij kunnen in de leasing- en rentingcontracten opgenomen worden. Het onderhoud, de verzekering, de inschrijving en de rijtaks blijven ten laste van de huurder, maar zijn zoals eerder gezegd wel fiscaal aftrekbaar.

Gemotoriseerde tweewielers vormen een mobiliteitsoplossing die de files omzeilt en parkeerproblemen oplost, maar net zo goed een verhoogd risico op ongevallen met zich meebrengt. Dat laatste blijft voor veel bedrijven een struikelblok. Jammer, want particulieren, vennootschappen en zelfstandigen die de drempelvrees overwinnen, kunnen er rijkelijk hun voordeel mee doen, zowel praktisch als fiscaal. ●

TARIEF BIV NIEUWE MOTORFIETSEN

TOT 70 KW	71-85 KW	86-100 KW	101-110 KW	111-120 KW	121-155 KW	MEER DAN 155 KW
€ 61,50	€ 123	€ 495	€ 867	€ 1.239	€ 2.479	€ 4.957



AutoGids



Bekijk nu onze Youtube-video's

Volg ons





THE
NEW

1



 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.

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

4,3-8,1 L/100 KM • 112-184 G/KM CO₂ (WLTP)

Elke ongeoorloofde kopie is strikt verboden zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de nv Produpress.