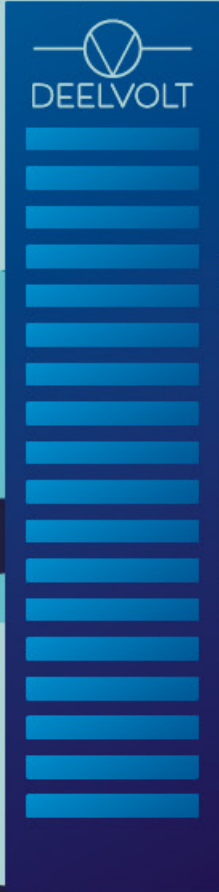


LEERRAPPORT DEELVOLT

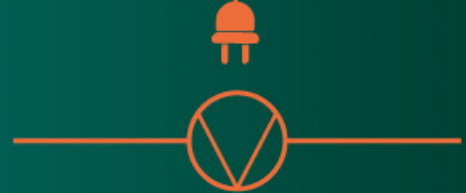
BEDRIJF



BUREN



WERKNEEMSTER



DEELVOLT

INHOUD

1. Doelstelling van het project	5
2. Visie	5
3. Context	5
3.1. Uitdagingen klimaatopwarming en de rol van transport	5
3.2. Elektrisch rijden, enkele cijfers	10
3.3. Mobiliteitstrends	12
3.4. Mobiliteitsbudget	12
3.4.1. (Nog) geen groot succes	12
3.4.2. Drie Pijlers	12
3.4.3. Een paar punten van kritiek van Netwerk Duurzame Mobiliteit	13
3.4.4. Gemiste kansen in de nieuwe regeerakkoorden?	14
3.5. Zakelijk autodelen, vandaag	16
4. Deelvolt, stappen en resultaten	16
4.1. Opstart	16
4.2. Uitnodiging	17
4.3. Positieve reacties blijven uit	19
4.4. Bevraging: resultaten	19
4.5. Expertmeeting	25
5. Lessons Learned	27
5.1. Het initiatief van zakelijk autodelen	27
5.2. Verzekering en Car Policy	28
5.2.1. Verzekering	28
5.2.2. Car Policy	28
5.3. Kostendelend, geen voordeel voor de werknemer	29
5.4. Financiële gevolgen voor de werknemer & werkgever	30
5.5. Fiscaliteit	32
5.5.1. Studie Titeca	32
5.5.2. Advies van de FOD	33
5.5.3. Expertmeeting	35
5.6. Samenvatting leerlessen	37
6. Salariswagen delen? Stappenplan!	39
6.1. EIGENAAR IS DE ENIGE GEBRUIKER	39
6.2. EIGENAAR EN GEBRUIKER ZIJN NIET DEZELFDE	42
7. Reflectie	43
8. Knelpunten	45
9. Openstaande vragen	47
10. Aanbevelingen	48

LEESWIJZER

- **Geïnteresseerd in ‘het waarom’** van ons initiatief om te onderzoeken welke rol elektrische salariswagens kunnen spelen in het autodeellandschap? Heb je nood aan wat extra context zoals een korte duik in het mobiliteitsbudget en de huidige beleidsambities rond autodelen? Of ben je benieuwd naar het procesverloop van het project Deelvolt?

Dan raden we aan dit hele leerrapport rustig door te nemen, te starten bij het begin:

1. Doelstelling
 2. Visie
 3. Context
 4. Deelvolt, stappen en resultaten
- **Klaar om te pionieren?** Overweeg je de optie om de salariswagens een nieuwe rol te geven in het autodeel landschap? Spring dan meteen naar de ‘groene insteek’:
 5. Lessons learned
 6. Salariswagen delen? Stappenplan!
 - We hadden zelf graag de eerste stap gezet naar een concrete testcase, maar zover konden we op dit ogenblik nog niet springen. **Benieuwd naar onze struikelpunten en hoe het verder moet?** Vergeet dan de laatste hoofdstukken niet.
 7. Reflectie
 8. Knelpunten
 9. Openstaande vragen
 10. Aanbevelingen

We hopen in ieder geval dat dit leerrapport het pionierswerk rond zakelijk autodelen in de nabije toekomst versterkt.

COLOFON

Dit rapport is het resultaat van het piloottraject: **Deelvolt, vlot een elektrische vloot delen**. Klimplant vzw is initiatiefnemer en trekker van het project Deelvolt. Het project was mogelijk dankzij de steun van het Klimaatfonds van de stad Antwerpen. Autodelen.net werd door Klimplant vzw onder de arm genomen voor haar inhoudelijke expertise. Autodelen.net heeft het hele parcours gevolgd en ondersteund. Het project liep in 2023 en 2024. Dit leerrapport wordt opgeleverd in **november 2024**.

De gegevens in dit rapport worden op informatieve basis verstrekt en kunnen niet tegen ons gebruikt worden.

De studie van Titeca 'Autodelen met bedrijfs- of salariswagens: fiscale analyse' (juni 2023) in opdracht van Autodelen.net betekende een eerste grote stap in de zoektocht naar inzicht van het huidige fiscale landschap. Verder ook dank aan Hajo Beeckman voor de oprechte interesse in dit project en het radio interview op Radio 1, de werknemers die geloofde in de meerwaarde en tevergeefs een poging hebben gedaan om hun managers te overtuigen om met Klimplant een testcase op te zetten, alle mensen die onze bevraging hebben ingevuld en zeker diegenen die nadien ook met ons in gesprek zijn gegaan, de deelnemers van de expertmeeting: Marc (bereid om met eenmanszaak te pionieren), Annelies (Blink Charging), Jelten (Mpact), Jeroen en Victor (Titeca): Veerle (SD Worx) en Pieter-Paul (Casier) voor de deelname aan de expertmeeting.

Onderzoeksteam en redactie:

Klimplant vzw: Marlies Lenaerts

Way To Go: Esther De Reys

Klankbord en logistieke ondersteuning expertmeeting:

Mpact: Jelten Baguet

Omslag:

Jolien Janssen

Opmaak:

Way To Go: Moosha Le Noir

Bronverwijzing: Marlies Lenaerts, Esther De Reys, (2024), leerrapport Deelvolt, uitgevoerd in opdracht van Klimplant vzw en met steun van het klimaatfonds van Stad Antwerpen.



1. DOELSTELLING VAN HET PROJECT

Learning by doing. Bij de start van het project wil Klimplant een samenwerking aangaan met 3 werkgevers die salariswagens aanbieden: een kleine, middelgrote en grote onderneming. Klimplant wil met de steun van Autodelen.net de verzekeringstechnische, juridische en praktische drempels wegwerken en op zoek gaan naar oplossingen en incentives.

Klimplant organiseert de nodige infomomenten en verzorgt wervende communicatie om binnen de bedrijven minstens één werknemer te overtuigen om de elektrische salariswagen te delen met de burens. Klimplant laat zich hierin ondersteunen door Autodelen.net, nu Way To Go. In de laatste fase gaat Klimplant via deur-aan-deur of via de organisatie van een autodeelcafé op zoek naar een vaste groep burens rond de drie wagens.

2. VISIE

Elektrisch autodelen is de toekomst en bedrijven kunnen voorlopers zijn om de elektrische wagens toegankelijk en betaalbaar te maken voor hele buurten. Zo kunnen salariswagens op wijkniveau een positief effect hebben. Het project “Deelvolt - vlot een elektrische vloot delen” onderzoekt welke rol elektrische salariswagens kunnen spelen als deelwagens in de woon- of werkomgeving van werknemers.

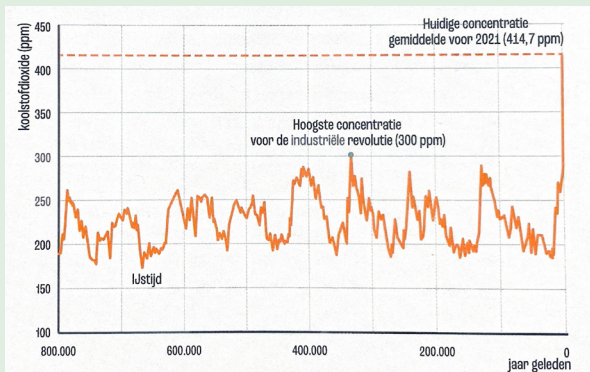
3. CONTEXT

3.1 Uitdagingen klimaatopwarming en de rol van transport

3.1.1 Transport is een grote aandeelhouder in Belgische CO₂-uitstoot

In het boek ‘Klimaat Schok, oplossingen voor overheid, bedrijven en burgers in België’ van Geert Noels, Kristof Eggemont en Yanaika Denoyelle staan in het hoofdstuk ‘transport en mobiliteit’ een aantal veelzeggende grafieken. Aan de hand van die grafieken, aangevuld met info van het Europees Parlement, trekken we drie conclusies, nl. dat

1. er een probleem is met de huidige concentratie CO₂ op onze aardbol;
2. de transportsector daar een groot aandeel in heeft en
3. de transportsector haar CO₂-uitstoot moeilijk omlaag krijgt, integendeel zelfs: de uitstoot verhoogt alleen maar.



Beeld: Evolutie CO2-concentratie op aarde

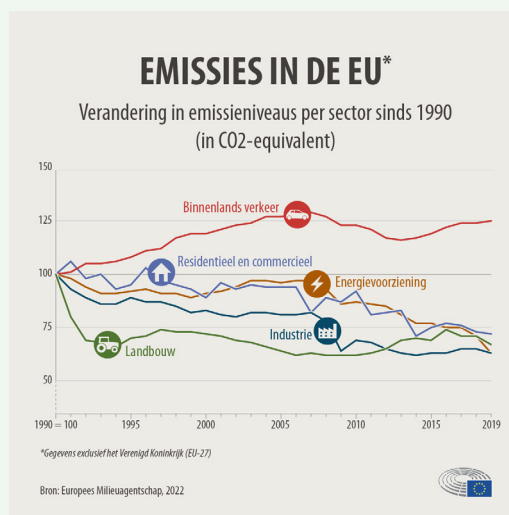
De eerste grafiek toont de evolutie van de CO2-concentratie op aarde. Via de analyse van ijskernen kent men de atmosferische concentratie van CO2.

Conclusie 1:

De CO2-concentratie veranderde nog nooit zo snel als nu.

Transport was in 2019 verantwoordelijk voor ongeveer een kwart van de totale CO2-uitstoot van de EU.

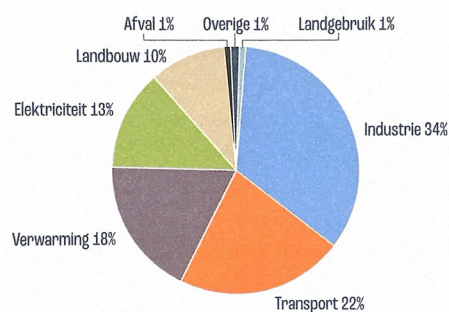
Als onderdeel van de inspanningen om de CO2-uitstoot te verminderen, en om in 2050 klimaatneutraal te zijn volgens het stappenplan van de Europese Green Deal, moet de BKG-uitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90% worden verminderd ten opzichte van 1990.¹



Beeld: Verandering in emissieniveaus (in CO2-equivalent) per sector sinds 1990 in Europa

VERDELING BELGISCHE UITSTOOT CO₂-EQUIVALENTEN (2019)

Grafiek 4: De opdeling van de Belgische uitstoot van broeikasgassen per sector in 2019.



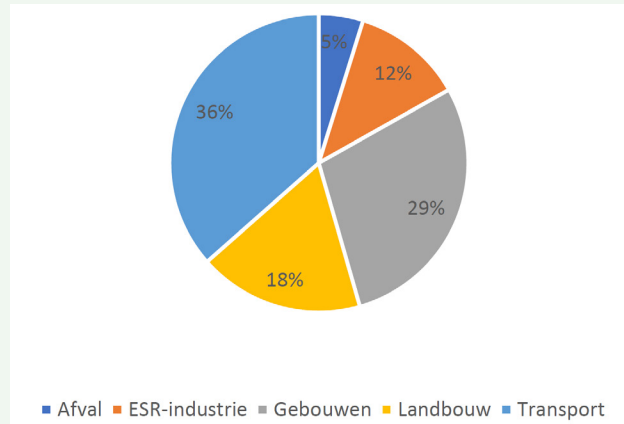
Bron: Greenhouse Gas (GHG) Inventory, European Environment Agency (EEA)

Beeld: verdeling Belgische uitstoot (in CO2-equivalent) per sector in 2019

Transport is ook voor België in 2019 met 22% de sector met het tweede grootste aandeel in de totale CO2-uitstoot volgens de GHG Inventory van het Europees Milieuagentschap (EEA).

In de grafiek links zien we de verdeling van de totale uitstoot (in CO2-equivalenten) voor België in 2019. Alle broeikasgassen zijn meegerekend en telkens herleid tot CO2-equivalenten [bijvoorbeeld methaan (voornamelijk afkomstig van dieren en 28 CO2-equivalent), lachgas (afkomstig van onder meer transport en synthetische mest,... en 265 CO2-equivalent), etc..]

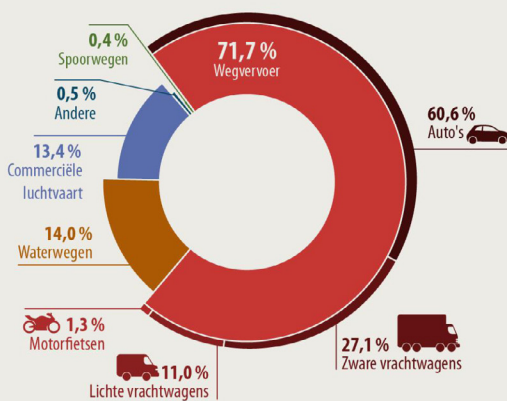
Met een andere rekenmethode (waarbij enkel het verbruik van fossiele brandstoffen in rekening wordt gebracht in het kader van de ESR-emissies) hebben in 2021 de sectoren transport (36%) en gebouwen (29%) de grootste bijdrage aan de totale ESR-broeikasgas- emissies in Vlaanderen.



Beeld: Sectorale aandelen in de Vlaamse ESR-broeikasgassen in 2021

TRANSPORTEMISSIES IN DE EU

Broeikasgasemissies verdeeld per vervoerswijze (2019)



Bron: Europees Milieugentschap, 2022

Beeld: Broeikasgasemissies in Europa, verdeeld per vervoerswijze (2019)

De transportsector is een ruim segment, gaande van luchtvaart en spoorverkeer tot personenvervoer over de weg. Ondanks de hoge uitstoot van luchtvaart blijft wegvervoer verantwoordelijk voor 71,7% van de Europese broeikasgasemissies en daarvan is 60,6 % het aandeel van auto's en dus personenvervoer.

In België is wegverkeer goed voor de uitstoot van een totaal van 25,8 Mton CO₂, waarvan auto's verantwoordelijk zijn voor 14 Mton CO₂.

Conclusie 2:

Transport is de sector met het hoogste aandeel in de totale CO₂-uitstoot in Vlaanderen, België en heel Europa.

Binnen deze sector is de auto de grootste vervuiler en vertegenwoordigt personenvervoer 60,6% van de totale CO₂-uitstoot van het wegtransport in Europa. Met een gemiddelde bezettingsgraad van 1,6 mensen per auto in Europa in 2018, kan autodelen of overstappen op openbaar vervoer, fietsen of te voet gaan, de uitstoot helpen verminderen.²

EVOLUTIE EMISSIEREDUCTIE PER SECTOR (1990–2019)

Grafiek 5: Op deze grafiek zie je per sector hoeveel procent die heeft bijgedragen aan de verminderde uitstoot in België tussen 1990 en 2019. Een negatief getal betekent dus dat de sector de uitstoot net heeft verhoogd.



Bron: GHG Inventory, EEA

Beeld: CO2-impact van een elektrische auto versus een dieselauto

De laatste grafiek toont de evolutie van de emissiereductie per sector tussen 1990 en 2019, met andere woorden hoeveel elke sector in % heeft bijgedragen aan de verminderde totale uitstoot in België tussen 1990 en 2019. De sectoren met een negatief getal hebben in die periode hun uitstoot verhoogd.

De transportsector draagt in 2019 19% meer bij in de totale Belgische CO₂-uitstoot tov 1990.

Conclusie 3:

Binnen de transportsector lukt het voorlopig niet om een significante emissiereductie te realiseren.

Als we in 2050 een CO₂-neutrale samenleving willen bereiken liggen er grote uitdagingen op tafel om ook binnen de transportsector de CO₂-uitstoot een dalende trend in te zetten. Vlaanderen streeft de doelstelling na om tegen 2030 zijn broeikasgasemissies in de ESR-sectoren te reduceren met 40% ten opzichte van een herrekend 2005. Dit is voor Vlaanderen een enorme uitdaging. In de periode 2005-2021, een periode van 16 jaar, zijn de ESR emissies in Vlaanderen slechts met ca. 13% gedaald ten opzichte van een herrekend 2005.

3.1.2 Vlaamse doelstellingen om de klimaatimpact van transport te reduceren³

Om de klimaatimpact van transport te reduceren, worden volgens het Vlaams energie- en klimaatplan 4 doelstellingen vooropgezet:

- De voertuigkilometers doen afnemen.
- Een duurzame ruimtelijke inrichting ondersteunt een duurzame bereikbaarheid.
- Er wordt ingezet op een verdere afvlakking van de groei van het gemotoriseerde vrachtverkeer en een daling van het gemotoriseerde personenverkeer en er wordt een ambitieuze modal shift nagestreefd, zowel qua personenvervoer als logistiek.
- Naast het vermijden en verschuiven van de voertuigkilometers, wordt er ook ingezet op vergroening.

Hiervoor is samenwerking en gedragsverandering met alle betrokken actoren nodig. Bijkomend wordt er gestreefd naar een ruimtelijke ordening die klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid ondersteunt.

In de [Mobiliteitsvisie 2040](#) is het tot nul terugbrengen van vervoersemisssies in 2050 één van de vier hoofddoelstellingen.

Om de voorziene omslag naar zero-emissie wagens te maken, zal de komende jaren vooral het kwaliteitsvol aanbod (aantal modellen, aantal aangeboden wagens, actieradius, ...) van de zero-emissie voertuigen moeten toenemen, en zal de aankoopprijs moeten dalen. Een belangrijke hefboom die Vlaanderen zelf in handen heeft om het park te vergroenen en de transitie naar zero-emissievoertuigen te versnellen, is de voertuigfiscaliteit. De Vlaamse overheid heeft volgens het 'ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030' een onderzoek besteld om over de nodige informatie te beschikken waardoor de volgende regering de beleidskeuze voor het meeste geschikte instrument kan maken. De Vlaamse Overheid blijft ook de juridische mogelijkheden onderzoeken en maant zowel de Europese Unie als de federale regering aan om hierin verantwoordelijkheid op te nemen.⁴

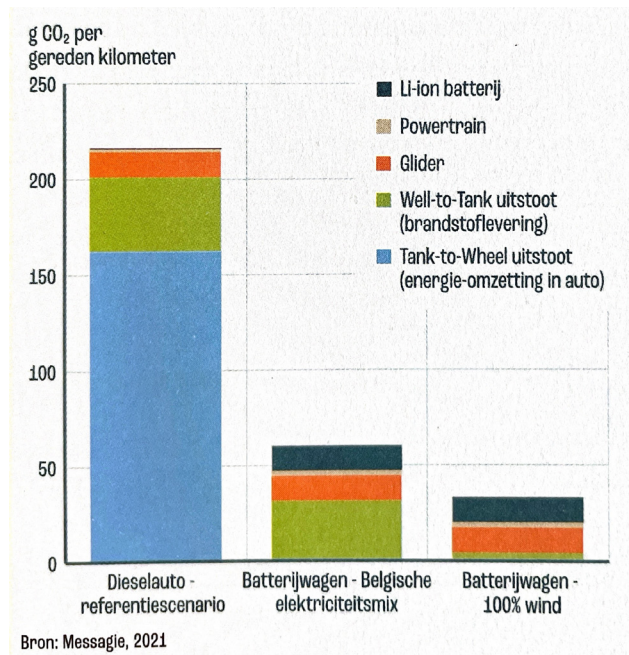
In het ontwerp voor Vlaams Energie- en Klimaatplan, 2021-2030 lezen we dat de federale maatregel inzake bedrijfswagens een sterke stimulans geeft aan de aankoop van zero-emissie bedrijfswagens en dat de particuliere markt hierbij in de kou blijft staan. De prijs is de hoofdreden waarom de stekkerauto nog niet aanslaat volgens de CEO van Cardoen in De Standaard.⁵ "Wij gebruiken een eenvoudige formule om de betaalbaarheid van een wagen te berekenen: deel het aankoopbedrag door 60 maanden, dat komt neer op vijf jaar afbetalen. Een auto van 30.000 euro kost dan maandelijks 500 euro aan kapitaalaflossingen. Dat is ongeveer het maximum dat een particulier wil betalen.

Gezien de aankoopprijs van EV's een minder snelle daling kent dan voorzien werd in eerdere gebruikte studies, is het belangrijk om burgers en deelaanbieders hierin tijdelijk te ondersteunen, zoals dat ook gebeurt in onze buurlanden.

Het potentieel van de inzet van elektrische salariswagens als deelwagens komt niet aan bod in het Vlaams Energie- en Klimaatplan, maar biedt ons inziens ook kansen om sneller meer mensen toegang te verlenen tot elektrische autoverplaatsingen.

Tot slot stimuleerde de Vlaamse overheid tot op heden ook de versnelling van (elektrische) deelmobiliteit via het Lokaal Energie- en Klimaatpact, waarbij de ambitie werd gesteld om tegen 2030 in elke gemeente minstens twee deelwagens per 1000 inwoners te plaatsen. Op die manier wordt ook geijverd om de uitstoot van het Vlaamse wagenpark sterk te reduceren⁶

3.2 Elektrisch rijden, enkele cijfers



Beeld: CO₂-impact van een elektrische auto versus een dieselauto

De CO₂-impact van een elektrisch voertuig wordt hiernaast vergeleken met de CO₂-impact van een dieselveertuig met 2 scenario's voor de batterijwagen (rechts):
 batterij opladen met de huidige elektriciteitsmix
 batterij opladen met 100% windenergie.

De totale CO₂-impact van een batterijwagen (inclusief de impact bij het produceren van de batterij) is ruim 3 keer minder dan van een verbrandingswagen of 7 keer minder met volledig hernieuwbare energie. Er wordt geen rekening gehouden met de eindigheid van de grondstoffen en ook niet met de slechte

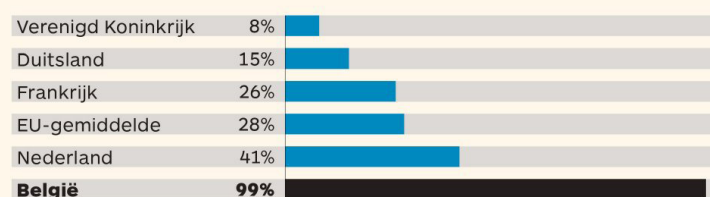
omstandigheden waarin de grondstoffen gedelfd worden. Deze vergelijking gaat enkel op voor de CO₂-impact. Op dat vlak scoort de batterijwagen duidelijk veel beter⁷

Tussen 2022 en 2023 steeg het aantal personenvoertuigen in België met 1,4% (van 5.927.912 in 2022 naar 6.030.700 in 2023).

Opvallend is dat in die periode het aantal elektrische wagens bijna verdubbelde (van 71.651 in 2022 naar 138.749 in 2023). Bijna 19,3 % van alle nieuwe auto's die tussen januari en november 2023 werden ingeschreven in België was volledig elektrisch.

BELGIË MAAKT GROOTSTE SPRONG VOORUIT IN ELEKTRIFICATIE

Evolutie marktaandeel puur elektrische auto's in totaal aantal nieuw ingeschreven wagens, januari tot november 2023 tegenover zelfde periode in 2022



Bron: ACEA

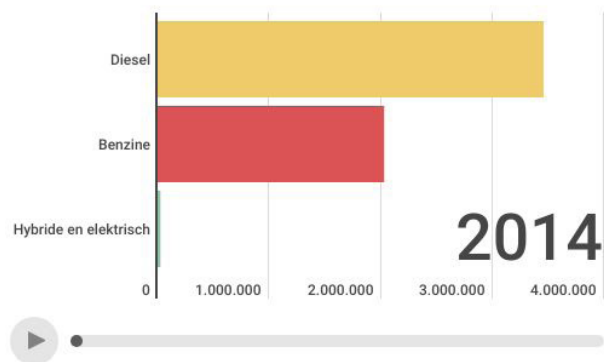
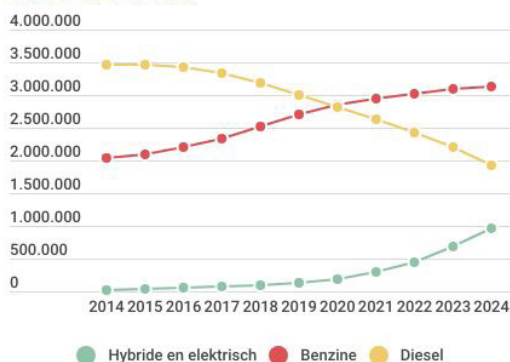
Beeld: Evolutie marktaandeel elektrische wagens in totaal aantal nieuw ingeschreven wagens

De toename van e-auto's is in België in één jaar bijna verdubbeld, want van alle nieuw ingeschreven auto's was in dezelfde periode in 2022 slechts 9,7 % volledig elektrisch. Dit zegt niets over het aantal verkochte elektrische auto's in België, maar wel over de groei in verkoop ervan.

Als we puur kijken naar het aandeel e-auto's van de nieuw ingeschreven wagens staan de Scandinavische landen nog mijlenver voor: in eerste 11 maanden van 2023 waren in Noorwegen 83% van de verkochte wagens puur elektrisch, in IJsland 47%, in Zweden 39% en in Denemarken en Finland schommelde dat aandeel rond de 34%.

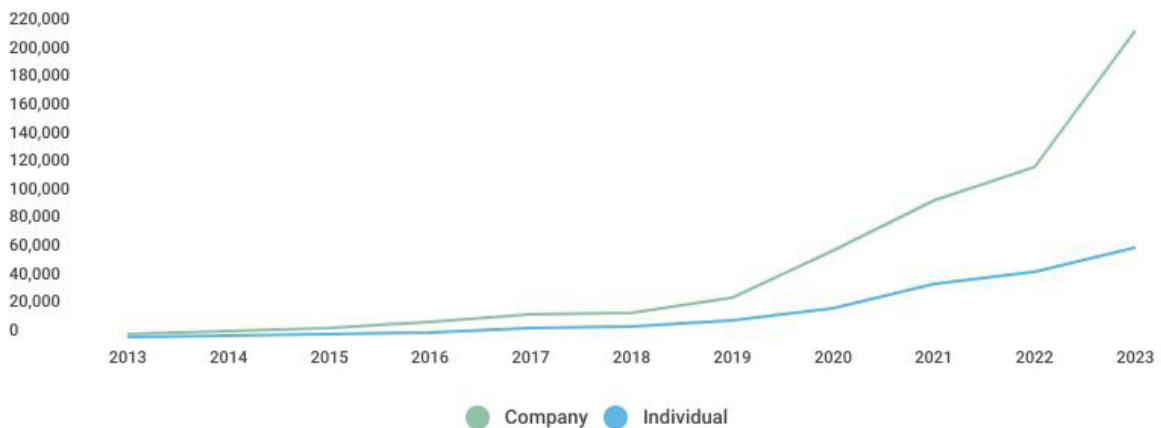
Evolutie van het aantal personenwagens per brandstoftype

2014-2024



Beeld: Evolutie van het aantal personenwagens per brandstoftype 2014-2023

New electric (incl. hybrid) passenger cars per type of registrant



Nieuwe elektrische (incl. hybride) personenauto's per type registrant (bedrijf of particulier)

80,8% van de in gebruik zijnde EV's zijn ingeschreven bij ondernemingen. Minder dan 20% is in particulier bezit.

3.3 Mobiliteitstrends

Er zijn in Vlaanderen vijf duidelijke trends waar te nemen volgens Hajo Beeckman⁹:

1. De elektrificatie van het wagenpark zet zich door, afhankelijk van de beleidsmaatregelen en marktwerking met hogere of lagere snelheid;
2. Het mobiliteitsbudget wordt stelselmatig in meer en meer bedrijven ingevoerd;
3. Werknemers kiezen voor duurzame mobiliteit. 1/3e kiest vaker voor fiets en OV, jongeren gebruiken minder vaak de auto, 33% fietst vaak, e-bikes verdubbeld sinds 2017, sinds 2019 neemt carpoolen toe met 38%;
4. Werkgevers kiezen voor een flexibel mobiliteitsbeleid;
5. MaaS, Mobility as a Service, stijgt in populariteit.

3.4 Mobiliteitsbudget

3.4.1 (Nog) geen groot succes

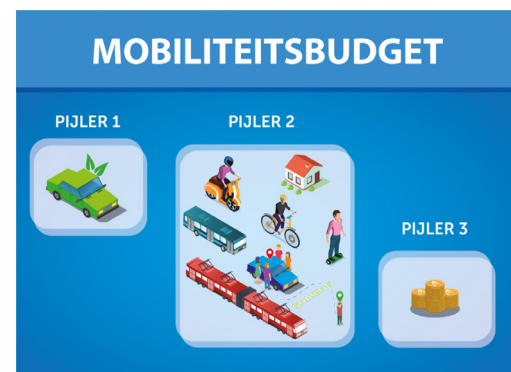
Het federale mobiliteitsbudget is een systeem waarmee werknemers hun (recht op een) salariswagen kunnen inruilen voor een budget. Dit budget kan worden besteed aan milieuvriendelijke auto's, duurzame vervoersmogelijkheden en huisvestingskosten. Ongebruikt budget kan aan het einde van het jaar contant worden ontvangen tegen een gunstig belastingtarief. Dit biedt belastingvoordelen en bevordert duurzame mobiliteit.

Het mobiliteitsbudget viert in 2024 zijn vijfde verjaardag, maar een groot succes is het (nog) niet. Volgens cijfers van hr-dienstverlener SD Worx heeft 1 op de 250 werknemers vandaag een mobiliteitsbudget. Dat komt overeen met 1 op de 35 werknemers met een bedrijfswagen. Het aandeel werknemers met een mobiliteitsbudget is in 2023 wel verdubbeld tegenover 2022: van 0,2 procent naar 0,4 procent.¹⁰

3.4.2 Drie Pijlers

Het mobiliteitsbudget bestaat uit drie pijlers¹¹:

1. de werknemer kiest voor een **duurzamere wagen**
2. de werknemer kiest voor **andere vervoersmiddelen**:
 - fietslease
 - deelwagens
 - openbaar vervoer
 - <10 km woon-werk-afstand: hypotheek in te brengen
3. overschot van budget gaat naar **andere fiscaal interessante voorwaarden**¹²



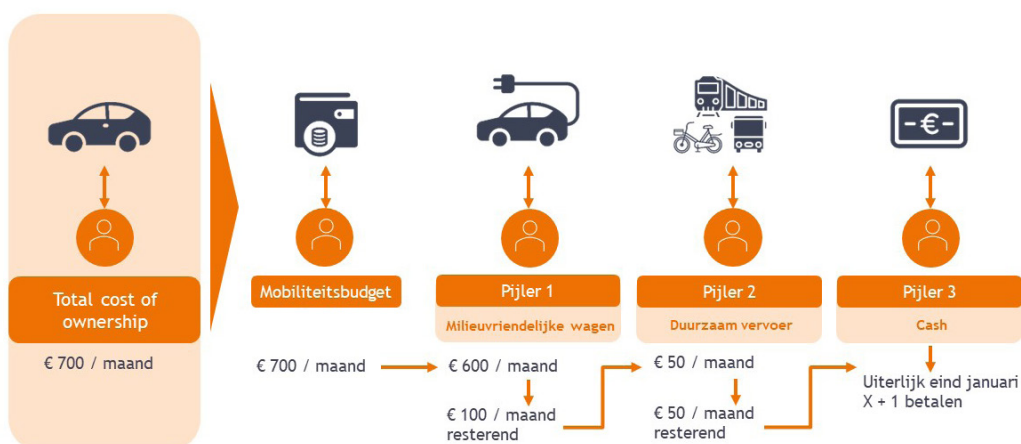
Beeld: De drie pijlers van het mobiliteitsbudget

3.4.3 Een paar punten van kritiek van Netwerk Duurzame Mobiliteit¹³

Volgende opmerkingen op het mobiliteitsbudget dateren van 14.03.2019, maar zijn nog steeds relevant:

- Fundamenteel verandert er niets aan het instrument bedrijfswagen, maar er wordt naast de mobiliteitsvergoeding een tweede 'koterij' bij aangebouwd: het mobiliteitsbudget. Dat maakt het voorspellen van een nettoloon een stuk moeilijker, zowel voor de werknemer als voor de werkgever.
- Het mobiliteitsbudget blijft beperkt tot werknemers die vandaag een bedrijfswagen krijgen en heeft dus geen impact op 90% van de werknemers die zonder bedrijfswagen naar het werk gaan.
- Het mobiliteitsbudget heeft als doelstelling tot een gedragsverandering te leiden. Toch kun je de vraag stellen of een budgetneutraal systeem dit effect zal hebben. Het mobiliteitsbudget komt in elk geval niet tegemoet aan de opmerkingen van OESO en Europese Commissie dat we ons woon-werkverkeer te zwaar subsidiëren.
- Een ander knelpunt is de afstemming tussen beleidsniveaus. Wagens van particulieren vallen sinds de zesde staatshervorming onder de Vlaamse fiscaliteit (verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling), terwijl bedrijfswagens federaal bleven. Eenzelfde auto wordt dus op een andere manier belast. Dat maakt een gerichte sturing uiteraard moeilijker.

Dat het mobiliteitsbudget tot duurzamere mobiliteit kan leiden staat buiten kijf. Maar zowel werkgever als werknemer moeten er achter staan. En dan nog: het mobiliteitsbudget is geen sturend instrument dat duurzame mobiliteit aanmoedigt (want je kunt nooit meer krijgen dan de waarde van je bedrijfswagen) of vervuilend gedrag (veel kilometers rijden met de bedrijfswagen) ontmoedigt. Zo verandert het mobiliteitsbudget niets aan het gebruik van de tankkaart.



14

Beeld: Een voorbeeld van de toepassing van het mobiliteitsbudget met haar 3 pijlers
Opgelet: de bijzondere werknemersbijdrage (RSZ-bijdrage) op het saldo in het voorbeeld hierboven bedraagt 38,07%.

3.4.4 Gemiste kansen in de nieuwe regeerakkoorden?

Het nieuwe Vlaamse Regeerakkoord. In het hoofdstuk mobiliteit en openbare werken staat deelmobiliteit twee keer vermeld. De eerste keer wordt onder de subtitel 'modal shift' vermeld dat de nieuwe Vlaamse Regering gericht blijft inzetten op fietsinvesteringen, deelmobiliteit en het versterken van vraaggestuurd toegankelijk en betrouwbaar openbaar vervoer. Onder de subtitel 'duurzame mobiliteit' wordt vermeld dat de nieuwe Vlaamse Regering de verdere uitrol van elektrische laadpunten voor elektrische wagens en goederenvervoer gericht zal ondersteunen, waarbij ze vooral mogelijke drempels wil wegwerken waarna de markt zich hier autonoom kan ontwikkelen met aandacht voor de uitrol in appartementsgebouwen, voor het potentieel van slim laden en voor specifieke doeleinden zoals deelmobiliteit, taxi's en logistieke spelers. Er zal ook gewaakt worden over voldoende capaciteit op het elektriciteitsnet.¹⁵ Het is niet verwonderlijk dat 'deelmobiliteit' niet verder is uitgewerkt, een regeerakkoord gaat immers over de grote principes, maar hopelijk zal de begroting hier wel voorzien in voldoende middelen om engagementen en acties rond versterking van deelmobiliteit waar te maken. Wat de transitie naar elektrisch rijden betreft, blijven er een paar twijfels over de concrete beleidsintenties. Ook hier kan de begroting ons meer inzicht geven in de concrete intenties.

Het is niet zo scherp waar de nieuwe regering precies naartoe wil op het gebied van elektrisch rijden. De regering zal volop blijven inzetten op de uitrol van laadinfrastructuur. De focus verschuift van het plaatsen van laadpalen op basis van vraag (paal-volgt-wagen) naar slim gekozen laadpleinen. Dit moet helpen de energievraag en netcongestie beter te beheersen en de impact van laadinfrastructuur op de openbare ruimte te verminderen.

Aan de andere kant laat de nieuwe Vlaamse ploeg de ambitie uit het eerder goedgekeurde Vlaams Klimaatplan varen om vanaf 2029 enkel nog emissievrije wagens in te schrijven in Vlaanderen. De nieuwe horizon ligt op 2035, in lijn met de Europese ambities. De nieuwe Vlaamse regering lijkt nergens strengere normen te willen opleggen dan Europa voorschrijft. Ook de premies voor elektrische wagens van voormalig minister Peeters worden afgeschaft. Toch maakt deze regering zich sterk dat ze via haar Vlaamse bevoegdheden én gesteund door een taxishift, ervoor zorgt dat tegen 2029 elektrische wagens voor alle Vlamingen (ook particulier) financieel interessanter zijn dan gelijkaardige benzines of diesels.

De nieuwe Vlaamse regering behoudt wel de ambitie om tegen 2030 de helft van alle verplaatsingen duurzaam te laten verlopen. Hoewel het slechts kort wordt genoemd in het nieuwe regeerakkoord, wil de nieuwe regering ook werk maken van deelmobiliteit. De systemen moeten duurzamer en voor iedereen toegankelijk worden. Er wordt een roadmap en een Vlaams erkenningskader opgesteld.¹⁶

Vooralsnog blijft het mobiliteitsbudget verder waarschijnlijk van toepassing om alternatieven te bieden naast de salariswagen en wordt die salariswagen op zich (met extra CO₂-uitstoot, luchtvervuiling, parkeerdruk en congestie tot gevolg) niet in vraag gesteld.

Een Federaal Regeerakkoord is er voorlopig nog niet. Maar laat ons eens een kijkje nemen in het memorandum van de Federale overheidsdienst bevoegd voor Mobiliteit. Volgens het Memorandum 2024 'Voor de mobiliteit van de toekomst'¹⁷ van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer ambieert deze dienst de modal shift in personenvervoer, maar naast 'ondersteuning van nachttreinen', 'sterkere samenwerking met de gewestelijke aanbieders van openbaar vervoer', 'de ontwikkeling van mobility as a service' en 'de fiets en andere actieve vervoerswijzen promoten' worden er merkwaardig genoeg verder geen doelstellingen opgenomen met betrekking tot de expliciete ondersteuning van het concept autodelen met onder meer bijvoorbeeld suggesties tot verfijning van het mobiliteitsbudget (zoals een extra voordeel bij de keuze om de eigen zuinigere salariswagen te delen), noch stappen voorgesteld richting de afbouw van het huidige (pervers¹⁸) fiscale systeem van de salariswagen, die simpelweg zorgt voor meer verkeer.

"Iemand met een Audi A4 van het bedrijf voor de deur en een tankkaart zal niet gauw de trein of de fiets nemen om te gaan werken of voor welke verplaatsing dan ook. Waarom zou je? Het Planbureau concludeerde in een studie uit 2016 dat met bedrijfswagens gemiddeld acht kilometer per dag meer wordt gereden."¹⁹

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer heeft dus geen nieuwe (tegen) voorstellen voor de salariswagen in petto, noch sterke ambities rond autodelen of de verbetering van het mobiliteitsbudget (zie kritische reactie van Netwerk Duurzame Mobiliteit in vorig hoofdstuk).

Vanuit verschillende kanten was er wel de hoop dat de nieuwe federale regering de regeling rond het mobiliteitsbudget zou uitbreiden naar alle werknemers, zowel bedienden als arbeiders.²⁰ Het mobiliteitsbudget is immers een systeem dat momenteel enkel voorbehouden is voor werknemers die al een bedrijfswagen hebben (of hiervoor in aanmerking komen). Het mobiliteitsbudget ook als recht geven voor mensen zonder salariswagen lijkt echter geen thema in het regeerakkoord.

Op de website van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer²¹ staat kort en krachtig waarom burgers en bedrijven moeten kiezen voor duurzame deelmobiliteit.²² Maar over haar eigen rol blijft de dienst vaag.

"De FOD Mobiliteit en Vervoer wil duurzame mobiliteit bevorderen en alternatieven voor de eigen auto aanmoedigen, en in het bijzonder alternatieven voor autosolisme (individueel autogebruik). Deelmobiliteit sluit hierbij aan en is een aanvulling op het aanbod van het openbaar vervoer.

De FOD Mobiliteit en Vervoer wil zo meewerken aan de ontwikkeling van een meer doordachte, verantwoorde en vlotte mobiliteit. Ook wil de FOD de nadruk leggen op de keuze van een vervoermiddel naargelang de relevantie ervan wat het tijdstip, de plaats en de reden voor de verplaatsing betreft."

3.5 Zakelijk autodelen, vandaag

Een bedrijf kan vandaag haar eigen vloot delen en de deelauto's van deelorganisaties gebruiken. Autodelen.net, nu Way To Go, maakte reeds een overzicht van vier verschillende opties die in een brochure worden toegelicht, zoals hieronder in de afbeelding wordt getoond.

“Praktische gids / inspiratiebundel”

door Autodelen.net met steun van de Vlaamse overheid en Interreg North Sea Region.



<p>Manier 1: Sluit voor werkverplaatsingen een bedrijfsabonnement af bij een autodeelaanbieder</p>	<p>De volgende spelers bieden vandaag bedrijfsformules autodelen aan:</p>
<p>Manier 2: Vervang de eigen of geleasde vloot door deelwagens van autodeelaanbieders</p>	<p>De volgende spelers bieden vandaag hun deelwagens aan bedrijven aan:</p>
<p>Manier 3: Deel eigen bedrijfswagen(s) met werknemers, naburige bedrijven en buurtbewoners</p>	<p>• Ingebouwde technologie bij BattMobility, cambio (alleen als aanvulling op eigen cambio-aanbod), Getaround-Open, Partago, Stapp.in</p>
<p>Manier 4: Gebruik deelwagens als werknemer (via onkostennota)</p>	<p>Bij de volgende aanbieders kan je terecht als je een wagen wenst te gebruiken als werknemer:</p>

Beeld: Samenvatting Brochure 'Autodelen voor bedrijven en organisaties'

In deze praktische gids ontbreekt het scenario 'werknemer deelt eigen salariswagen met de buurt'. Autodelen.net is daarom ook geïnteresseerd om dat scenario samen met Klimplant te verkennen.

Met de inzichten vanuit het project Deelvolt werd bovenstaand overzicht grondig herwerkt. Er zullen in de loop van november 2024 verschillende artikels gepubliceerd worden die de impact van zakelijk autodelen toelichten voor zowel werknemers als werkgevers.

4. DEELVOLT, STAPPEN EN RESULTATEN

4.1 Opstart

Win-win-win-win: zowel voor het bedrijf (kostenneutraal), als voor de werknemer (gemak, financiële incentives), als voor de burens (toegang tot elektrische deelmobiliteit), de stad (minder gereserveerde parkeerplekken en laadpunten) en haar inwoners (gezondere lucht, plaats voor groen).

Met deze instelling wordt Deelvolt vanaf begin 2023 gepresenteerd aan bedrijven. Klimplant start met de strategie om eerst contact te leggen met bedrijven om daarna

binnen die bedrijven op zoek te gaan naar deelnemende werknemers.

Aanbod Klimplant	Verwachtingen Klimplant
<ul style="list-style-type: none">● het ontzorgen tijdens een experimenteerfase● zonder administratieve last en met leercurve elektrisch autodelen uittesten● Onderzoek naar juridische & financiële bottlenecks● Eindnota met duidelijk beschreven: de obstakels, oplossingen, inzichten en aanbevelingen die het proefproject geleerd heeft, lessons learned en ook praktische inzichten (voor andere bedrijven) om aan de slag te gaan.	<ul style="list-style-type: none">● inzage in de huidige leasingcontracten en afspraken mobiliteitsbudget● delen van contacten voor mobiliteitsbudget, jurist, personeelsdienst● mee op zoek gaan naar een enthousiaste werknemer

Een blanco engagementsverklaring voor samenwerking met Klimplant wordt klaargezet en er worden contactgegevens verzameld: van duurzaamheidsmanagers binnen grote bedrijven via LinkedIn, tot algemene mailcontacten van leasingmaatschappijen, studie bureau's etc.

4.2 Uitnodiging

In januari 2023 worden meer dan 20 bedrijven gecontacteerd:

Studiebureaus zoals Vito, Antea, Sweco, Witteveenbos en Ascento.

Grote bedrijven zoals Deloitte, Proximus, Atlas Copco, Argenta, UA, Port of Antwerp en ATS.

Bij sommige organisaties loopt het in deze fase al dood bij gebrek aan reactie via LinkedIn.

Een greep uit de reacties:



“Beste, ik bespreek het even intern en laat het je weten als we hiermee verder willen gaan.

Mooi project!”

“Hi, we hebben je mail doorgezegt naar de marketing afdeling. Indien er interesse is

laat onze marketing manager je dit weten. Groeten en fijne dag.”

“Dag, ik bespreek het even verder intern. Indien we vragen hebben zal ik je contacteren.

Ik laat zeker nog iets weten. Vriendelijke groeten.”

“Dag, op dit moment is er helaas geen interesse. Best regards”

“Beste, graag wil ik u danken voor u interesse in ons bedrijf aangaande uw project. In navolging van ons telefonisch gesprek heb ik uw vragen opgenomen met onze directie. Omdat onze prioriteiten vandaag ergens anders liggen en deze onze volle aandacht opeisen, is er momenteel geen ruimte om kortelings een gesprek aan te gaan.”

“Goed initiatief! Maar nog beter dan een elektrische auto is geen auto. Wij doen bijna al onze verplaatsingen met de trein. En voor die weinig aantal keren gebruik ik onze persoonlijke auto. Maar we gaan wel groeien, dus ik houd het in mijn achterhoofd!”

In februari 2023 worden 8 grote leasingbedrijven gecontacteerd:

ALD; Alphabet; Lynk en co; CIACfleet (Gent); KBC Autolease (Londerzeel); International Car Lease; J&T Autolease (Antwerpen - opgekocht door Van Mossel); MHC Mobility (Gent)

De helft van de mails bleven ook na een reminder onbeantwoord. Hieronder enkele reacties van de andere helft:

“We hebben dit intern opgenomen met oa onze CSR verantwoordelijke, echter momenteel zijn er reeds enkele plannen voor het uitrollen van gelijkaardige pilootprojecten. Daarenboven geeft wagens delen in een open community ook problemen met de verzekeringsdekking waarvoor we tot op heden nog geen oplossing hebben.”

“We hebben je mail doorgezeten naar de marketing afdeling. Indien er interesse is laat onze marketing manager je dit weten. Groeten en fijne dag.”

“Beste, wij hebben je aanvraag goed ontvangen. De meeste carpolicies laten niet toe je leasewagen te delen met een derde partij. Mvg”

“Beste, wij hebben uw mail goed ontvangen. Onze collega die verantwoordelijk is voor de regio Antwerpen zal even bekijken in haar netwerk of er klanten zijn die hieraan voldoen.”

4.3 Positieve reacties blijven uit

Omdat tot april 2023 positieve reacties uitblijven, wordt besloten om de strategie om te keren. In plaats van bedrijven aan te spreken richten we ons tot werknemers zelf. Op zoek naar bevlogen werknemers die oor hebben naar het project Deelvolt stellen we een bevraging op.

We draaien de strategie om: van werknemer naar bedrijf

In de eerste plaats moet de bevraging leren wat de drempels en drijfveren zijn van werknemers met een elektrische salariswagen. Maar op het einde van de bevraging informeren we ook naar interesse in (salaris)autodelen om op die manier in contact te komen met werknemers die een zekere bereidheid of nieuwsgierigheid tonen in het project. Vervolgens zouden we het betreffende bedrijf kunnen contacteren.

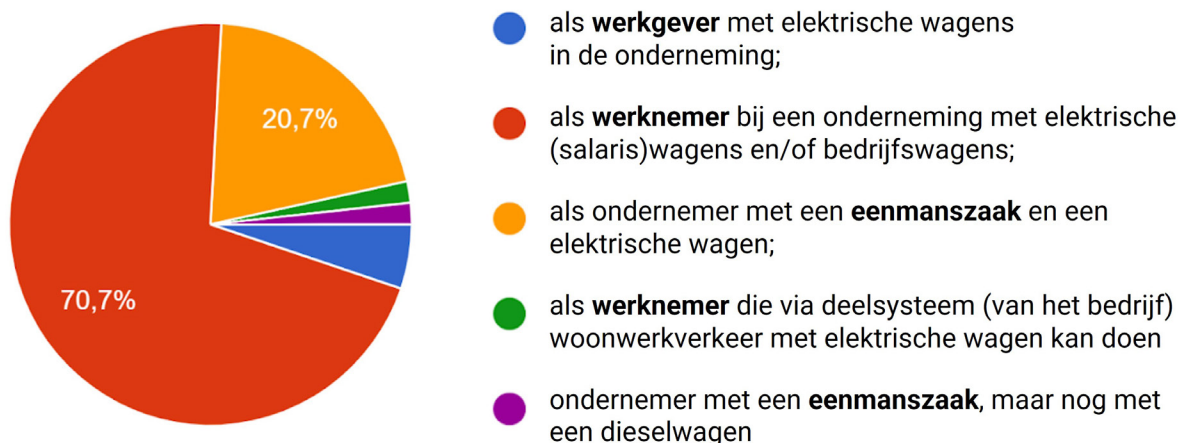
- De bevraging werd opgenomen in de nieuwsbrief voor werkgevers van **Slim naar Antwerpen**.
- De bevraging werd meegenomen in een nieuwsbrief richting eindgebruikers van **Autodelen.net**.
- De 1500 ontvangers van de nieuwsbrief van **Klimplant** worden ook naar de bevraging doorgelinkt.
- De contacten van bedrijven die ooit al een reactie gaven op mailverkeer m.b.t. Deelvolt werden aangeschreven met vraag om de bevraging in te vullen/te delen.
- Begin september 2023 zijn er nog maar 8 respondenten: het bestuur van Klimplant schiet in actie om haar eigen netwerk aan te spreken.
- Op 4 oktober nemen we contact op met Hajo Beeckman met de vraag of Deelvolt op Radio 1 zou kunnen worden gecommuniceerd.
- Half oktober hebben 21 mensen de bevraging ingevuld.
- Dan wordt de bevraging ook via **LinkedIn** nog eens geboost.
- Radio 1 bevestigt dat het item zal worden opgenomen.
- De deadline voor de bevraging wordt omwille van het aankomende radio-interview uitgesteld.
- Op dinsdag 31 oktober brengt **Radio 1** een interview met Hajo Beeckman over Deelvolt in “De wereld vandaag” tussen 16u en 18u:
https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/10/30/_deelvolt_-kunnen-we-elektrische-salariswagens-delen
- In de tweede week van november wordt het radio-interview via LinkedIn actief verder verspreid.
- Op 12 november 2023 wordt de bevraging afgesloten met **58 respondenten**.

4.4 Bevraging: resultaten

Via de bevraging komen we meer te weten over de mogelijkheden, drempels en drijfveren voor het delen van elektrische salariswagens.

De bevraging is gericht aan:

1. ondernemers met elektrische wagens in de onderneming;
2. werknemers bij een onderneming met elektrische (salaris)wagens of bedrijfswagens;
3. eenmanszaken die een elektrische wagen hebben.



Beeld: Bevraging: type respondent: werkgever/werknemer (58 antwoorden)

De overgrote meerderheid van respondenten zijn werknemers bij een onderneming met elektrische (salaris)wagens en/of bedrijfswagens: 41 mensen of 70,7 % van de deelnemers.

Een tweede ruime groep zijn ondernemers met een eenmanszaak die met een elektrische wagen rijden: 12 mensen, of 20,7% van de deelnemers.

Van de drie werkgevers die de bevraging hebben ingevuld (blauw), zijn twee bedrijven gevestigd in de stad Antwerpen en één bedrijf heeft verschillende vestigingen, waaronder één in Antwerpen.

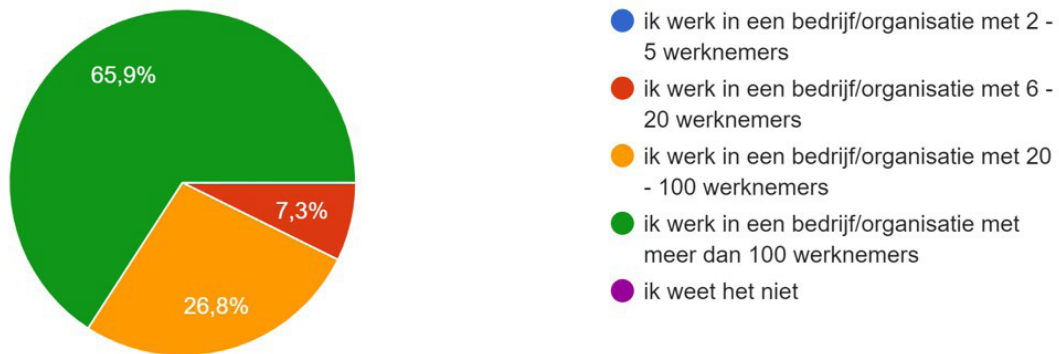
De grootte van de drie bedrijven varieert sterk, alsook het aantal bedrijfswagens, het aantal poolwagens of de hoeveelheid elektrische salariswagens binnen het bedrijf. Twee bedrijven geven aan dat de leasemaatschappij waar ze mee verbonden zijn niet openstaat om zakelijk autodelen te onderzoeken of bespreken.

Autodelen.net pleegde in 2023 ook een telefoontje met LeasePlan Belgium, die mondeling ook aangaven dat het “delen van salariswagens vooralsnog niet mogelijk is, omwille van persoonlijke contracten. De enige manier waarop salariswagens gedeeld zouden kunnen worden is wanneer leasemaatschappijen zelf een autodeelplatform zouden opzetten waar bedrijven gebruik van zouden kunnen maken, maar dat is nu zeker niet aan de orde.”

Grootte van het bedrijf	Hoeveel bedrijfs-wagens binnen de onderneming	Hoeveel poolwagens binnen de onderneming	Hoeveel werknemers hebben een salaris-wagen?	Hoeveel salaris-wagens zijn elektrisch?	Is er een samenwerking met een leasing-maatschappij (juridische eigenaar)?
het bedrijf telt meer dan 100 werknemers	65	10	10	minder dan de helft	Ja, en de leasingmaatschappij zal niet bereid zijn om de mogelijkheden voor zakelijk autodelen te onderzoeken of bespreken
tussen 6 en 20 werknemers	15	1	15	(bijna) allemaal	Ja, en de leasingmaatschappij zal niet bereid zijn om de mogelijkheden voor zakelijk autodelen te onderzoeken of bespreken
het bedrijf telt meer dan 100 werknemers	150	0	150	minder dan de helft	Nee, de onderneming is zelf eigenaar van de vloot

Geen van de drie bedrijven duidt aan dat ze interesse hebben in een kennismakingsgesprek met Klimplant vzw over de eventuele uitrol van een test of piloot. De bevraging heeft geen deur geopend naar een samenwerking met een geïnteresseerd bedrijf.

Van de 41 werknemers die de bevraging hebben ingevuld, werkt een ruime meerderheid voor een bedrijf met meer dan 100 werknemers.



Beeld: Bevraging: werknemers duiden aan wat de grootte van de onderneming is waarvoor ze werken (41 antwoorden)

Als wordt gepeild naar de salariswagens binnen het bedrijf, verschijnen zeer gevarieerde antwoorden. In een groot aantal bedrijven heeft minder dan de helft een salariswagen, maar in bijna evenveel andere bedrijven heeft de helft van de werknemers een salariswagen of hebben bijna alle werknemers een salariswagen.

	Bijna geen	Minder dan de helft	Ongeveer half/half	Meer dan de helft	Bijna allemaal	Weet ik niet
Hoeveel werknemers hebben een salariswagens?	3	12	9	6	9	2
Van de collega's die een salariswagen hebben, welk aandeel daarvan zijn elektrisch?	2	12	10	5	11	1

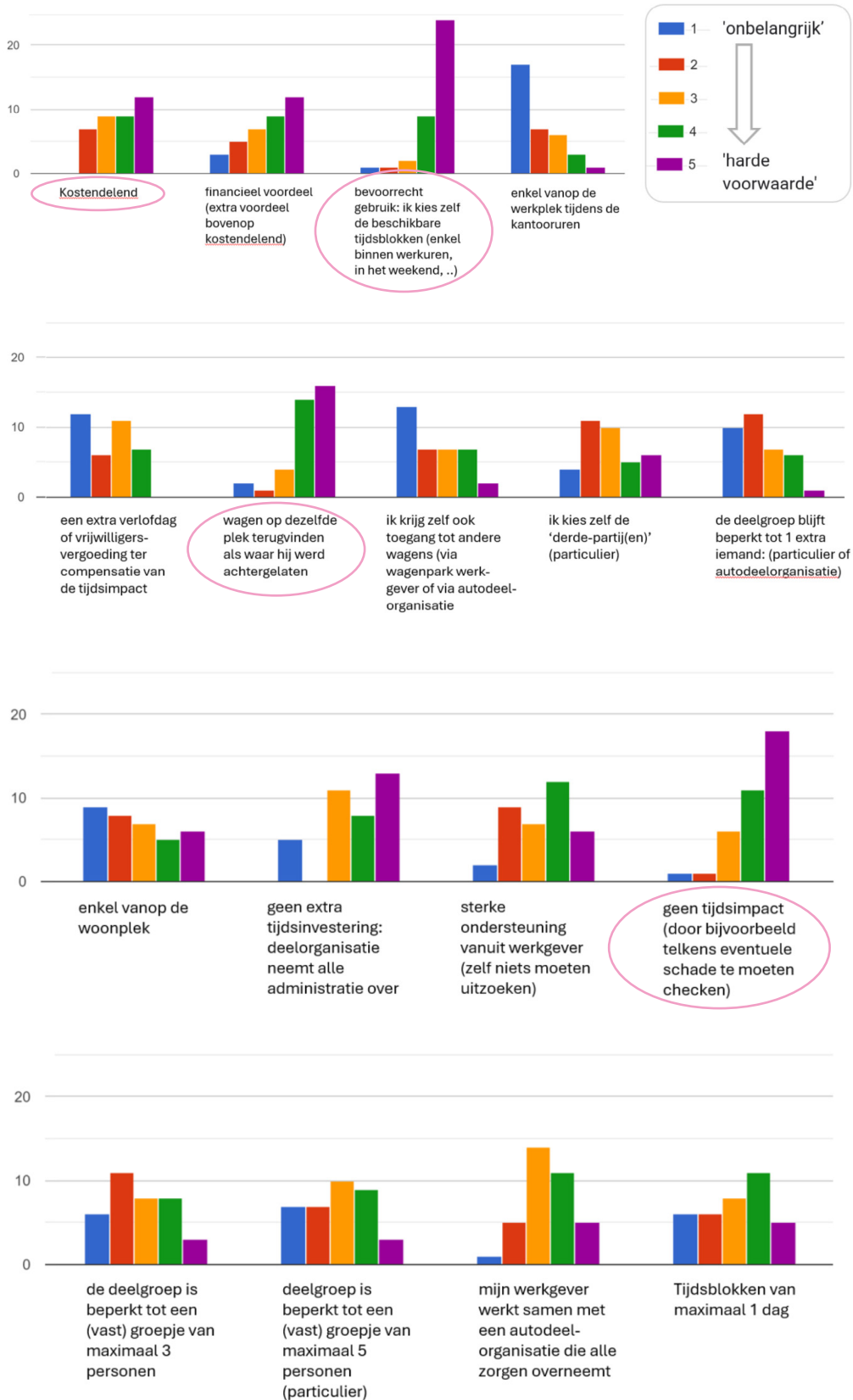
De focus van de bevraging was inzicht te vergaren in de drempels en drijfveren van mensen om hun salariswagen al dan niet te willen delen. Onderstaande argumenten kwamen het sterkst naar boven als drempel en drijfveer:

	Voornaamste drempels	Voornaamste drijfveren
Werkgever	<ul style="list-style-type: none"> ● (te) grote administratieve en/of boekhoudkundige last (67%) ● te veel risico's (wat bij diefstal, ongeval, boete, schade,...) (67%) ● (te) moeilijk om werknemers te overhalen (67%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● onze rol in het bredere (klimaat)plaatje: overtuiging (67%)
Werknemer	<ul style="list-style-type: none"> ● ik denk niet dat dit mag met een (salaris)wagen (73%) ● geen extra gedoe (afspreken/reserveren/sleutel doorgeven/..) (46%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● de positieve impact op het klimaat (61%) ● staat vaak stil tijdens kantooruren (50%) ● de positieve impact op ruimtegebrek (parkeerdruk) (47%)
Een-manszaak	<ul style="list-style-type: none"> ● ik wil risico's vermijden (60%) ● ik heb mijn eigen bedrijfswagen te vaak zelf nodig (50%) 	<ul style="list-style-type: none"> ● de positieve impact op het klimaat (73%) ● wagen staat heel vaak stil tijdens kantooruren (55%) ● wagen staat heel vaak stil in de vakantie (55%)

Slechts 2 van de 41 werknemers 'ziet geen enkele reden om dit te doen'. Drie andere personen geven een eigen reden aan:

1. *'Afgelegen wonen';*
2. *'Indien er iets aan de wagen is en dit pas later wordt opgemerkt'*
3. *'Gezien momenteel voor elke kleine schade een verantwoording moet worden gegeven, lijkt het me onmogelijk om na elk deelgebruik deze controle uit te (laten) voeren. Ik ben trouwens heel gevoelig voor een wagen in topconditie, binnen en buiten.'*

Er wordt in de bevraging ook geïnformeerd naar belangrijke voorwaarden om de elektrische salariswagen te delen. De linker staaf (blauw) is geen belangrijke voorwaarde voor de respondent en de meest rechtse staaf (paars) is een harde voorwaarde.



Volgende aspecten komen duidelijk naar voor als harde randvoorwaarde:

- dat het kostendelend is
- bevoorrecht gebruik
- wagen terugvinden op dezelfde plek als hij werd achtergelaten
- geen tijdsimpact (door bijvoorbeeld telkens eventuele schade te moeten checken)

Volgende zaken komen naar voor als onbelangrijk:

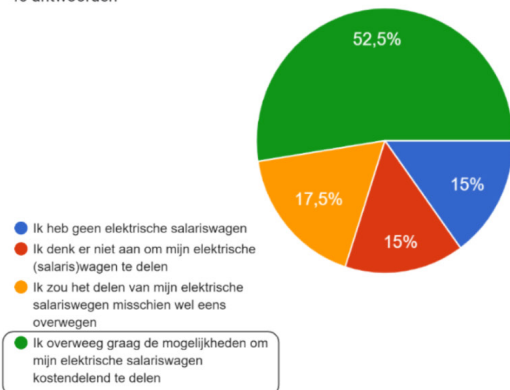
- enkel vanop de werkplek tijdens de kantooruren
- een extra verlofdag of vrijwilligersvergoeding ter compensatie
- zelf ook toegang krijgen tot andere wagens (via wagenpark werkgever of via autodeelorganisatie)

Ongeveer de helft van de respondenten staat open om hun elektrische salariswagen te delen.

Bij de werknemers (linkerzijde) is dat aandeel een klein beetje groter dan bij de personen met een eenmanszaak.

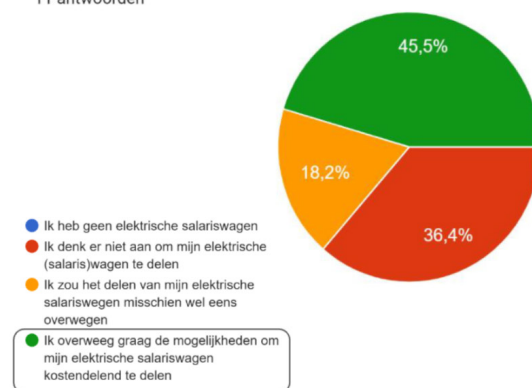
werknemers:

Staat u open om uw elektrische salariswagen te delen?
40 antwoorden



eenmanszaken:

Staat u open om uw elektrische bedrijfswagen te delen?
11 antwoorden



Conclusie

Werkgevers zien op tegen de extra administratieve en/of boekhoudkundige last en zien extra risico's (wat bij diefstal, ongeval, boete, schade,...?). Bovendien veronderstellen ze blijkbaar dat werknemers (te) moeilijk te overhalen zijn. Nochtans zijn meer dan de helft van de werknemers die de bevraging hebben ingevuld bereid om het delen van hun elektrische salariswagen te overwegen. Uiteraard waren de respondenten van de bevraging al een selecte groep van mensen die om één of andere reden geprikkeld werden om de bevraging in te vullen, en was het om die reden geen doorsnede van de gemiddelde werknemer.

Toch durven we uit de resultaten van de bevraging concluderen dat er zeker een groep werknemers met een elektrische salariswagen bestaat die gemakkelijk te overhalen is om de wagen te delen als de volgende voorwaarden vervuld zijn:

1. dat het kostendelend is;
2. dat de werknemer bevoorrecht gebruik behoudt;
3. de wagen terug te vinden is op dezelfde plek als hij werd achtergelaten en
4. als het delen niet te veel tijd vraagt.

Dat zijn vier aspecten die logischerwijs alle vier het uitgangspunt kunnen vormen van het delen van de salariswagen. De meerderheid liet weten dat ze enerzijds een **financieel voordeel** (extra voordeel bovenop kostendelend delen) zouden appreciëren, maar dat is minder evident. Daar komen we in het hoofdstuk 2.3 ‘Kostendelend, geen voordeel voor de werknemer’ op terug. Anderzijds geven werknemers aan dat (naast ‘staat vaak stil tijdens kantooruren’ en ‘de positieve impact op ruimtegebrek (parkeerdruk)’ de ‘positieve impact op het klimaat’ de voornaamste drijfveer is. Om die reden lijkt het aannemelijk dat de **intrinsieke motivatie** om de salariswagen te delen de belangrijkste drijfveer mag en kan zijn.

Uit een eerder onderzoek van Autodelen.net, Dégage en Cozywheels²³ blijkt dat mensen meestal beginnen met kostendelend particulier autodelen omdat ze geloven in de impact ervan. In die zin passen bovenstaande werknemers dus perfect binnen het profiel van de particuliere kostdelende autodeler.

4.5 Expertmeeting

Het is voor bedrijven (voorlopig) niet duidelijk wat voor hen de ‘win’ is van het kostendelend delen van salariswagens, en datzelfde geldt voor werknemers: er wordt veel inspanning gevraagd en het is onduidelijk (of overtuigt onvoldoende) wat je als werknemer of bedrijf te winnen hebt. Uit de bevraging komen duidelijk een aantal drijfveren van werknemers en werkgevers naar boven, onder andere qua imago van het bedrijf, maar het financiële plaatje blijft onduidelijk vanwege onder meer het gebrek aan een helder fiscaal kader.

De fiscaliteit van salariswagens is op zich al een zeer complexe materie, waardoor het niet duidelijk is wat en waar fiscale complicaties zich voordoen. Het voorstel van Klimplant om met een effectieve testcase te starten en al doende te leren is nog niet concreet genoeg om bedrijven te overtuigen en de impact op fiscaliteit is voorlopig nog een grote onbekende factor die nog afschrikt en verder onderzoek vraagt.

Eind juni 2023 levert Titeca in opdracht van autodelen.net vzw een uitgebreide studie op: *“Autodelen met bedrijfs- of salariswagen: fiscale analyse.”*. Deze studie geeft een uitgebreid overzicht van de fiscale context van bedrijfs- en salariswagens (zie ook 2.5.1).

Begin 2024 wordt contact gelegd met al de werknemers die zich via de bevraging hadden opengesteld voor een persoonlijk kennismakingsgesprek. Bijna al deze werknemers krijgen van hun werkgever te horen dat het delen van de salariswagen niet mogelijk is (verwijzend naar de Car Policy of het leasecontract). Twee personen met een salariswagen binnen een eenmanszaak tonen oprechte interesse om de mogelijkheden samen verder te onderzoeken. In de kennismakingsgesprekken met deze mensen moeten we toegeven dat

er nog een heel aantal onbekende factoren zijn.

Want zelfs na enkele telefonische contacten met FOD en met de 20 pagina's tellende fiscale analyse van Titeca in de hand (opgeleverd eind juni 2023), blijft de vraag overeind wat het concreet effect is van het delen van een salariswagen aan een derde partij (particulier) op de belastingen van de werknemer én werkgever of van de eenmanszaak.

Om die reden wordt kort na de zomer een expertmeeting georganiseerd. Klimplant en Autodelen.net geven de inhoud van de expertmeeting samen vorm.

Op 4 oktober brengen we met logistieke ondersteuning van M pact verschillende experts bij elkaar: twee experts fiscaliteit van Titeca, de juridisch adviseur van SD Worx en de CEO van Group Casier, een verzekeringskantoor dat gespecialiseerd is in autodelen. Samen bespreken we twee concrete scenario's.

Onze contacten bij FOD werden ook uitgenodigd, maar *'dit behoort echter niet tot het takenpakket van de medewerkers van de Dienst voorafgaande beslissingen in fiscale zaken en wij kunnen dan ook geen gevolg geven aan de uitnodiging.'*²⁴

In het volgende hoofdstuk worden alle inzichten en lessen uit de verschillende gesprekken (met verzekeringsmakelaar en FOD), de fiscale studie van Titeca en de expertmeeting zo volledig mogelijk opgesomd per thema.

5. LESSONS LEARNED

In het project Deelvolt experimenteerden we vooral met het concept van **kostendelend autodelen**, omdat op die manier de financiële en fiscale impact voor de werkgever het kleinst zou zijn. Het kostendelend systeem volgt immers het principe waarbij de eigenaar (dus werkgever) alle kosten van de wagen a rato kan verdelen volgens het gebruik van de deelwagen. Gebruikt de eigenaar slechts voor 30% de wagen, dan betaalt hij ook voor slechts 30%. De overige 70% verhaalt hij op de externe gebruikers van de wagen. Het gaat dus niet om een winstgevende activiteit inzake autoverhuur. Het concept wordt vandaag onder meer door deelplatformen zoals Cozywheels toegepast.

Het is ook mogelijk om bedrijfswagens te delen op een niet-kostedelende manier, alleen heeft dit bepaalde (financiële) gevolgen.

1. Het bedrijf is zeer waarschijnlijk verplicht om 'autodelen' te vermelden in de activiteiten van het bedrijf
2. Alle inkomsten vanuit autodelen zijn onderhevig aan de inkomensbelasting. Dit is normaliter niet het geval binnen het kostendelend autodelen.

Binnen het project Deelvolt focussen we daarom voornamelijk op het uitzoeken hoe kostendelend autodelen werkt voor bedrijven.

5.1 Het initiatief van zakelijk autodelen

Het initiatief van zakelijk autodelen kan enkel genomen worden door de juridische eigenaar van de personenwagen. Dit is de persoon of instantie die gerechtigd is verbintenissen te sluiten met betrekking tot dit voertuig en dus kan besluiten deze ter beschikking te stellen aan derden, al dan niet via een netwerk. Het delen brengt immers rechtsgevolgen met zich mee. Dit heeft tot gevolg dat enkel een eenmanszaak of vennootschap die eigenaar is van het voertuig kan beslissen om aan zakelijk autodelen te doen. Een werknemer die beschikt over een salariswagen kan dit niet. Evenmin een werkgever die een voertuig heeft verkregen via leasing of renting gezien deze middels deze overeenkomst enkel de wagen kan gebruiken gedurende een bepaalde periode. Dit betekent concreet dat bedrijfs- of salariswagens die geleased of gerent worden enkel zakelijk kan gedeeld worden indien de leasingmaatschappij (juridisch eigenaar) dit toestaat en mogelijks ook tussenkomt.²⁵

5.2 Verzekering en Car Policy

5.2.1 Verzekering

- Een verzekeringsmaatschappij kan een ‘verzekering op maat’ uitwerken. Bestel een offerte voor een ‘verzekering van een salariswagen die ook door derden wordt gebruikt’ of waar met andere woorden ‘onderverhuur’ mogelijk is, en de verzekeringsagent zal een voorstel kunnen opmaken.²⁶
- Qua verzekeringen is veel mogelijk. Immers, goede afspraken maken goede vrienden. Maak daarom een contract dat aangepast is aan het delen van een salariswagen.²⁷
- **TIP:** Voorzie een fail-safe. Dit is een ‘spaarpotje’ dat aangewend wordt bij ongeval of waarmee een back-up voorzien kan worden als de deelwagens niet beschikbaar blijkt (bvb door overmacht).
- Over het algemeen zijn de bestaande (particuliere) autodeelsystemen goed verzekerd. Dégage verzekert haar gehele vloot via een aangepaste autodeelverzekering bij Ethias. Group Casier, de verzekeraar die aanwezig was op de expertmeeting, ondersteunt gebruikers van Cozywheels bij het vinden van een juiste autodeelverzekering voor hun autodeelgroep. De verzekering zou daarom geen struikelblok mogen zijn bij zakelijk autodelen.

5.2.2 Car policy

- De *car policy* wordt opgesteld door het bedrijf zelf. In de *car policy* staan de voorwaarden die het bedrijf zelf stelt bij het in bruikleen geven van een salariswagen. De *car policy* is vaak strenger dan de bepalingen opgesteld door de verzekeringsmaatschappijen.²⁸
- De *car policy* beperkt het delen van wagens vaak tot de partner en eventuele huisgenoten.¹³ Het zal nodig zijn om een aangepaste *car policy* op te stellen die het gebruik van de salariswagen door derden (onder voorwaarden, zie volgend puntje) mogelijk maakt.
- Autodeelorganisaties Dégage en Cozywheels hebben (templates) voor contracten die de basisregels voor autodelen uiteenzetten. Bedrijven zouden deze contracten als voorbeeld kunnen gebruiken bij het opstellen van een *car policy* die delen met derden mogelijk maakt.

5.3 Kostendelend, geen voordeel voor de werknemer

Omdat een reservatietool essentieel is en de ritten goed moeten bijgehouden worden, lijkt het evident om een autodeelorganisatie in te schakelen als intermediair om een correcte registratie en uitbetaling van de gereden kilometers door derden te organiseren.

Particuliere autodeelorganisaties (zoals Dégage en Cozywheels) vertrekken van het kostendelend principe en trachten een kilometerprijs te benaderen die alle gemaakte kosten dekt. Hiervoor wordt de TCO berekend, de Total Cost of Ownership. De TCO van een personenwagen is een raming van de totaalkost omdat deze slaat op een toekomstige periode en de berekening componenten bevat die onzeker zijn zoals de totale brandstof- of energiekost, onderhoudskosten en autobelastingen. Er zijn drie gangbare manieren om een TCO te berekenen, afhankelijk van waar ze rekening mee houden.²⁹ De Total Cost of Ownership bevat in hoofdzaak vier categorieën:

1. De aankoop- en gebruikskosten

- a. Afschrijving na verrekening restwaarde of lease- of rentingprijs
- b. Onderhoud en herstellingen
- c. Vervanging van banden + winterbanden
- d. Verzekeringen (BA, omnium, rechtsbijstand en eventueel pechverhelping)
- e. BIV
- f. Jaarlijkse verkeersbelasting
- g. Niet-aftrekbare btw
- h. Financieringskosten (intrest autolening of leasing)

2. Brandstof- en/of energiekosten (diesel, benzine, gas of elektriciteit);

3. Overige kosten

- a. Parkeerkosten
- b. Kosten inschrijving en keuring
- c. Beheerskosten leasemaatschappij en dossierkosten
- d. Boetes

4. Fiscale kosten (belasting op niet-aftrekbaar deel)

- a. Belasting op niet-aftrekbaar deel autokosten (verworpen uitgave van een vennootschap)
- b. Belasting op verworpen uitgave ten belope van VAA (in het geval van een vennootschap)
- c. Solidariteitsbijdrage RSZ
- d. Belastingbesparing (indien van toepassing in berekening, enkel bij TCO 3)

Het zou mooi zijn om niet alleen de pure kilometerprijs door te rekenen aan een derdegebruiker, maar daarbovenop een kleine extra vergoeding die de werknemer toekomt als compensatie voor de inspanning die door de werknemer wordt gedaan om het delen van de wagen mogelijk te maken (gebruik van reservatietool voor 'eigen' wagen, sleutels doorgeven, wagen netjes achterlaten, ..).

Dit komt tegemoet aan de vraag van werknemers (zie resultaten bevraging in hoofdstuk 1.4), maar druist echter in tegen het kostendelende principe. De werking van organisaties zoals Dégage of Cozywheels is momenteel gestoeld op het idee dat de totaalkost van de wagen gedeeld kan worden onder alle gebruikers. Vanaf het moment dat de eigenaar (werkgever of leasemaatschappij) of één van de gebruikers (werknemer) een vergoeding krijgt voor het delen van de wagen, wordt de totaalkost niet meer evenredig gedeeld en spreken we niet meer van kostendelen maar van een bepaalde vorm van winst. Het is ook de vraag welke fiscale gevolgen dit heeft. Dit verdienmodel zou betekenen dat, door het wegvallen van het kostendelende principe, de werkgever of werknemer belastingen betaalt op het inkomen uit het delen van de wagen.

Een voorbeeld:

- Kostendelend is de prijs per kilometer €0.35 en er wordt gekozen om de derde-gebruiker €0.45/km aan te rekenen om €0.10/km aan de werknemer aan te bieden ter compensatie voor de inspanning die de werknemer levert om de wagen te delen.
- Er wordt maandelijks ongeveer 600 km gereden door 'derden', dit geeft €60 'winst' die wordt gecreëerd om de werknemer 'te belonen of compenseren'.
- De werknemer ontvangt dan maandelijks ongeveer €60 bruto van de werkgever als bijdrage voor de ritten door derden. Dit wordt beschouwd als loon, of komt alleszins in de loonafrekening. Wat houdt de werknemer van **€ 60 bruto** over na de gangbare loonberekening?
 - € 15 25% RSZ werkgeversbijdrage
 - € 5.8 RSZ werknemer
 - € 39.2 belastbaar loon
 - **€ 19.6 netto** (na aftrek van 50% belasting)

Als de kilometerprijs wordt opgetrokken tot enerzijds de kostendelende schijf en anderzijds een kleine extra marge om de werknemer een deel te vergoeden voor de inspanning, kom je terecht in zéér complexe loonafrekening waar bovendien op het einde van de rit nauwelijks iets overblijft. Daarom verlaten we de piste dat een financieel voordeel voor de werknemer mogelijk is.

Via Titeca krijgen we het advies om via een ruling aan te vragen of een uitzondering gemaakt kan worden op deze vergoeding (bv. dat de vergoeding aan de werknemer niet belast wordt via het loon). Dat is een mogelijkheid, maar vraagt wel een concreet voorbeeld waarmee we deze uitzondering zouden kunnen aanvragen. Dit voorbeeld hebben we voorlopig nog niet.

5.4 Financiële gevolgen voor de werknemer & werkgever

Autodelen.net maakt een overzicht van alle mogelijkheden voor werknemers en werkgevers die aan zakelijk autodelen willen doen.

Zakelijk autodelen kan op vandaag tot stand komen via vier verschillende scenario's (zie de '4 manieren' in hoofdstuk 3.4). Het delen van de salariswagen -onderwerp van dit leerrapport- is een vijfde manier die ondanks enkele blind spots als een extra scenario wordt toegevoegd aan het overzicht.

Hieronder de financiële gevolgen van zakelijk autodelen via het kostendelend delen van de (elektrische) salariswagen voor zowel de werknemer als de werkgever:

Tabel 1: Financiële gevolgen zakelijk autodelen voor de werknemer

		Inkantelen in (kostendelend) deelsysteem
Verplaatsing in opdracht	Arbeidsrecht	Kost eigen aan werkgever
	RSZ	Kost eigen aan werkgever
	Fiscaal	Kost eigen aan werkgever
Woonwerk	Arbeidsrecht	Geïntegreerd in loon
	RSZ	<i>enkel solidariteitsbijdrage en bedrijfsvoorheffing, maar duidelijk standpunt van fiscus nodig.</i>
	Fiscaal	<i>Belastbaar VAA blijft, maar duidelijk standpunt van fiscus is nodig</i>
Privégebruik	Arbeidsrecht	Geïntegreerd in loon
	RSZ	Enkel solidariteitsbijdrage, maar duidelijk standpunt van fiscus is nodig
	Fiscaal	VAA (afhankelijk van de cataloguswaarde en CO2-uitstoot van de wagen ³⁰). <i>Als je een bedrijfswagen hebt waarmee je zowel beroeps- als privéverplaatsingen (waaronder woon-werkverkeer) doet, geniet je een belastbaar voordeel. De werkgever vermeldt dat voordeel op je loonfiche. Dit wordt op je belastingaangifte dus ingegeven als een vorm van extra brutoloon. Je betaalt met andere woorden belastingen op het bedrag dat overeenstemt met het berekende VAA.</i>

Conclusie: geen financiële gevolgen voor de werknemer, maar ook geen financieel voordeel.

Tabel 2: Financiële gevolgen autodelen voor de werkgever

	Inkantelen in (kostendelend) deelsysteem (3 en 4)
Verworpen uitgaven	Indien gebruiker en eigenaar verschillend zijn <ul style="list-style-type: none"> • 17% van VAA (indien geen tussenkomst brandstof privéverpl) • 40% van VAA (indien tussenkomst voor brandstof privéverpl) Niet van toepassing voor eenmanszaken waar eigenaar en gebruiker dezelfde zijn.
Aftrekbare autokosten	Bedrijf zonder werknemers (eenmanszaak): <ul style="list-style-type: none"> • onderverdeling beroeps- en privévermogen, beroepsvermogen is aftrekbaar • aftrekbeperking op autokosten en op BTW Bedrijf met werknemers: <ul style="list-style-type: none"> • mutatis mutandis bedrijfswagens: aftrekbeperking op autokosten en op BTW
Fiscaal	Zie volgende hoofdstuk. Kostendelend autodelen betekent letterlijk dat de kosten gedeeld worden. De inkomsten zijn evenredig aan de gemaakte kosten. In principe is er dus geen sprake van 'winst', en volgt er dus ook geen belastingheffing op de inkomsten uit het autodelen. Echter, achter de salariswagen schuilen een heleboel complexe fiscale elementen (voordelen) én de overheid past in het kader van haar duurzaamheidsstrategie de aftrekbaarheid van autokosten stelselmatig aan in het voordeel van elektrische auto's. De fiscale impact van kostendelend autodelen blijft daarom hoe dan ook een complex proces.

Informeel reacties van de fiscus zijn er geweest, maar ze zijn nog te weinig concreet. Binnen het mobiliteitsbudget is autodelen (gebruik maken van een deelauto) minder complex: er is een volledige sociale en fiscale vrijstelling voor de werkgever. Gebruikt een werknemer autodelen binnen het mobiliteitsbudget, dan heeft hij een volledige vrijstelling op de RSZ-bijdrage en op het voordeel alle aard dat wél betaald dient te worden in het geval van een salariswagen. Deze vrijstelling is echter afhankelijk van welke pijler binnen het mobiliteitsbudget wordt gekozen. Wanneer een werkgever een bepaalde deelwagen gedurende de werkweek specifiek toewijst aan één werknemer, dan valt dit zeer waarschijnlijk onder pijler 1 en geldt de VAA voor privégebruik wél, evenals de solidariteitsbijdrage.

In het volgende hoofdstuk zoomen we in op de fiscale gevolgen die kostendelend delen van een (elektrische) salariswagen met zich meebrengen. Dat is een complex verhaal met enkele onopgeloste vragen.

5.5 Fiscaliteit

5.5.1 Studie Titeca

De studie van Titeca start in **het eerste luik** met een overzicht van de autofiscaliteit en de personenwagen, inzoomend op

1. de fiscale aftrekbaarheid auto- en brandstofkosten in de personen- en vennootschapsbelasting zoals de autokosten die onderhevig zijn aan een aftrekbeperking, aftrekbaarheid volgens gramformule, en de vergroening autofiscaliteit – uitdoofregeling en definitieve regeling,
2. de fiscale gevolgen van privégebruik van de wagen als de eigenaar en gebruiker dezelfde zijn bij een eenmanszaak en als de eigenaar en gebruiker verschillend zijn wanneer de wagen van een vennootschap of een eenmanszaak is en
3. de aftrekbaarheid auto- en brandstofkosten inzake btw.

Pas in het **tweede luik** komt zakelijk autodelen aan bod, met focus op kostendelend autodelen. Titeca onderzoekt hier specifiek welke fiscale en financiële impact zakelijk autodelen heeft wanneer dit op een kostendelende manier gebeurt. De studie licht drie verschillende situaties toe:

1. Een onderneming-eigenaar stelt een deelwagen ter beschikking aan eigen personeel
2. Een onderneming-eigenaar stelt een deelwagen ter beschikking aan eigen personeel en aan een derde-onderneming
3. Een onderneming-eigenaar stelt een deelwagen ter beschikking aan eigen personeel en aan een derde-particulier

Vervolgens wordt kort ingegaan op het fiscaal regime van de deelvergoeding betaald door de onderneming-gebruiker of wanneer die ontvangen wordt door een werknemer.

Tenslotte wordt een rekenmodel voor de kostendelende vergoeding voorgesteld. Dit komt neer op de berekening van de TCO3 die gedeeld wordt door het totaal aantal gereden kilometers op jaarbasis. Hierdoor ken je de kilometerprijs per gereden kilometer.

In deze TCO3 worden naast de aankoop- en gebruikskosten, de brandstof- en/of energiekosten ook de fiscale kosten meegenomen, zoals:

+ Belasting op de niet-afrekbare autokosten (verworpen uitgaven ingeval van vennootschap)	EMZ: marginaal belastingtarief PV van toepassing – maximaal 50%. Te berekenen op de niet-afrekbare autokosten ten belope van het beroepsmatig deel. Vennootschap: tarief vennootschapsbelasting 25% tenzij verlaagd tarief 20% van toepassing is.
+ Solidariteitsbijdrage RSZ (CO2-bijdrage)	Toepasselijk bedrag voor het gegeven gebruiksjaar (indexeerbaar)
- Belastingbesparing	Het deel van de fiscaal aftrekbare autokosten zorgt voor een vermindering van de belastbare basis. De belasting- besparing is dus: <ul style="list-style-type: none"> • Eenmanszaak: aftrekbare autokosten x marginaal belastingtarief PB • Vennootschap: aftrekbare autokosten x tarief vennootschapsbelasting 25%/20%

Zoals meermaals wordt aangehaald is het zakelijk autodelen hier gebaseerd op een louter kostendelend concept en vormt de basis van het rekenmodel aldus de totale kostprijs van de wagen per gegeven eenheid. Zo kan de kostprijs per gereden kilometer of per gebruiksduur in een bepaalde tijdseenheid bepaald worden. De studie volgt daarmee het gangbare model bij de bestaande particuliere autodeelsystemen, Cozywheels en Dégage, waarin de kosten gedeeld worden naar gelang het gebruik per kilometer en er bijgevolg geen winst gemaakt wordt.

De studie van Titeca stelt duidelijk dat zakelijk autodelen voor de onderneming-eigenaar volledig financieel maar ook fiscaal neutraal kan zijn, indien het bedrag ter compensatie van het delen van een bedrijfswagen correct (d.w.z. volledig kostendelend) is. Met andere woorden, indien de kilometerprijs juist is vastgesteld, zou dit geen effect moeten hebben op de financiële en fiscale situatie van de eigenaar van de wagen.

5.5.2 Advies van de FOD

Ondanks de conclusie uit de studie van Titeca, blijft het onzeker hoe financiële en fiscale neutraliteit gewaarborgd kan worden voor de onderneming die zijn wagens wil delen. Eerst en vooral dient gezegd dat geen enkele situatie vergelijkbaar is en de fiscale impact voor elke situatie anders zal zijn. Dit maakt het onmogelijk om duidelijke info te verstrekken en om een duidelijk stappenplan weer te geven waarop het delen van bedrijfswagens zo weinig mogelijk financiële en fiscale impact heeft voor de onderneming.

De constructie van *zakelijk autodelen: het delen van een salariswagen* is een constructie die nog niet of nauwelijks in praktijk is gebracht en die zich volledig in een grijze zone bevindt waardoor ook de FOD ons geen duidelijke info kan verstrekken.

Via een videocall en een lang telefoongesprek wordt zoveel mogelijk info opgehaald. Helaas blijft de info hangen op een suggestief niveau en zijn we er niet in geslaagd om een

eenduidig antwoord te creëren op de vraag hoe de bijdragen van het kostendelend delen van een salariswagen fiscaal worden beschouwd.

We hechten daarom belang aan volgende disclaimer die geldt voor alle info die in dit rapport wordt vrijgegeven : “De gegevens in dit rapport worden op informatieve basis verstrekt en kunnen niet tegen ons gebruikt worden.”

Volgens het advies van de FOD Financiën zijn er twee mogelijkheden om de inkomsten uit zakelijk autodelen aan te geven.

4. De eigenaar heeft enerzijds de mogelijkheid om de **inkomsten uit het autodelen in de personenbelasting** in te geven, onder ‘verhuring roerende voorwerpen’ (scenario 1), waarbij hij 30% belastingen betaalt op de inkomsten en alle kosten te bewijzen zijn. Aangezien de netto inkomsten dienen opgegeven (de ontvangsten - de kosten), benaderen deze inkomsten op basis van een correcte kostendelende kilometerprijs (€ 0). Als de kilometerprijs te laag werd ingeschat en inkomsten uiteindelijk niet alle kosten dekken, is het in dit scenario niet mogelijk om verlieslatend te zijn: zijn er meer kosten gemaakt dan dat er inkomsten zijn, dan blijft het bedrag te noteren bij ‘inkomsten uit verhuring roerende voorwerpen’ € 0.

5. Het is ook mogelijk om **de inkomsten als beroepsinkomst aan te geven** (scenario 2), waarbij de eigenaar 50% wordt belast op de inkomsten, maar waarbij het wel mogelijk is om verlies te maken indien er meer kosten worden gemaakt dan er inkomsten zijn. Dan kunnen de kosten afgetrokken worden van de andere beroepsinkomsten.

De eigenaar van bedrijfswagens kan niet zelf de keuze maken tussen één van de twee scenario’s, maar zal belast worden op de manier die het dichtst bij de realiteit aansluit, volgens de FOD. Aangezien we geen voorbeeld hebben van een eigenaar die zijn bedrijfswagen deelt, kunnen we geen voorbeeld geven van wat dit concreet zou betekenen op vlak van aangifte.

Tot slot wordt tijdens de expertmeeting opgemerkt dat inkomsten ook bij eenmanszaken steeds belast worden als beroepsinkomsten. Dit werd ook bevestigd door Titeca en lijkt het idee te geven dat vooral scenario 2 zou worden toegepast. Voor vennootschappen worden alle inkomsten uiteraard belast volgens de vennootschapsbelasting.

SCENARIO 1: inkomsten naar privé

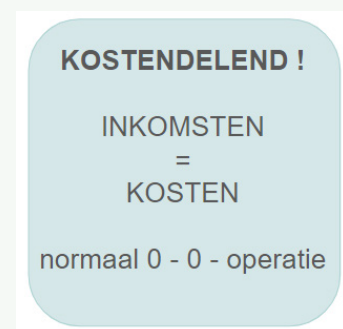
verhuring van roerend voorwerp (personenbelasting)

- 30 % belasting op ontvangsten (ongeveer)
- kosten bewijzen
- kosten aftrekken van de inkomsten
- (maar kan niet op - uitkomen (geen verlies)
- kostendelend → inkomsten dekken kosten = 0 €

SCENARIO 2: inkomsten als beroepsinkomsten

beschouwen als **beroepsinkomsten** (winst / baten)

- 50 % belasting (ongeveer)
- kan ook op - uitkomen (verlies)
 - verlies als kost aftrekken van andere beroepsinkomsten



5.5.3 Expertmeeting

Doel van de expertmeeting was om input van experts te verzamelen via de bespreking van twee concrete scenario's (eenmanszaak en werknemer in bedrijf) om zo een zo helder en correct mogelijk stappenplan af te werken op basis van de input met een focus op het boekhoudkundig en verzekeringstechnisch vlak.

Verskillende nieuwe inzichten worden verzameld:

- **De correcte restwaarde inschatten is cruciaal voor een correcte inschatting van de kostedelende kilometerprijs. Overschat je de restwaarde, dan boek je verlies.**
De restwaarde van elektrische wagens is sterk aan het dalen en er is veel onzekerheid over de verdere evolutie.³¹ Hierdoor kan de TCO, zoals een deelnemer het samenvatten, “alle kanten opgaan”. Aangezien de restwaarde een invloed heeft op de TCO, beïnvloedt dit ook de kilometerprijs. De kostedelende kilometerprijs wordt bepaald door de TCO/jaar te delen door het aantal (geschatte) gereden kilometers.
 - **Wanneer een bedrijf zélf haar wagens aankoopt en die wil delen**, moet bij de berekening van de TCO de aankoopkost gekend zijn, met de afschrijving na verrekening restwaarde (zie 2.3 pagina 21). Omdat de restwaarde van een elektrische wagen zeer moeilijk te bepalen is, kan de TCO afhankelijk van de ingecalculerde restwaarde voor eenzelfde wagen bijvoorbeeld schommelen tussen € 9000(rekening houdend met hoge restwaarde) en € 12.000 (lage restwaarde), en is de kostedelende kilometerprijs dus ook moeilijk te bepalen.
 - **Wanneer een bedrijf wagens gaat leasen en die wil delen**, speelt dit minder een rol omdat de TCO gebaseerd is op het leasingcontract waarbij de hoge of lage restwaarde van de wagen op rekening (risico) van het leasebedrijf staat en het bedrijf gewoon wel kan rekenen op een contractueel vastgelegd jaarlijks (lease) bedrag.
- **Bij een eenmanszaak wordt het inkomen belast als beroepsinkomen.** Dus wanneer er een kilometervergoeding ontvangen wordt door een eenmanszaak, wordt dit ontvangen inkomen gezien als een beroepsinkomen. Wanneer het om een vennootschap gaat, worden de inkomsten belast in de vennootschapsbelasting. Wanneer er aan kostedelend autodelen gedaan wordt, staat tegenover de inkomsten ook een aftrekpost. Hierdoor is er geen winst waar je bijgevolg ook geen belasting op moet betalen. (Dat werd eerder in 2.5.1 en 2.5.2. al beschreven).
- Een **suggestie**: qua **verzekering** een **fail-safe** instellen: een ‘spaarpotje’ dat aangewend wordt bij een ongeval of waarmee een back-up voorzien kan worden als de deelwagen niet beschikbaar blijkt (bvb door overmacht). Of het opbouwen van een **solidariteitspot** bij het deelplatform lijkt een andere goede optie (gebruikers betalen zeer kleine ‘extra’ forfaitaire vergoeding aan het deelplatform) voor enerzijds de achterliggende verwerking, maar die ook aangewend kan worden om effectieve kosten aan de eigenaar terug te betalen.
- In de **Car Policy** kan een ‘deeltijdse terbeschikkingstelling van de werknemer’ contractueel worden vastgelegd, bijvoorbeeld 4 dagen werknemer, 3 dagen delen. Huidige wetgeving VAA zou hiervoor best aangepast worden (zie verder), om werknemers te motiveren..
- **Aftrekbeperking**

- Voor de kilometers die je zelf rijdt, geldt een aftrekbeperking
- Voor de kilometers die je deelt, geldt geen aftrekbeperking
- **BTW.** Belastingtechnisch blijft de groep experts ervan overtuigd dat er niet echt een impact zou zijn omwille van het kostendelende principe. De BTW is echter een ander verhaal vanwege de **dubbele aftrekbeperking**.
 - In het geval van personenwagens die gedeeld worden via bedrijven die geen verhuurbedrijven zijn, mag de BTW voor niet meer dan 50% afgetrokken worden
 - Beide partijen moeten de aftrekbeperking toepassen, dus: zowel de eigenaar als de gebruiker.
 - De niet-aftrekbare BTW zit inbegrepen in de berekening van de TCO
- **Voordeel Alle Aard**
 - Het VAA qua bedrijfswagens is momenteel niet afgesteld op niet-frequent gebruik van de wagen, bijvoorbeeld wanneer deze wagen structureel gedeeld wordt en de werknemer dus niet of minder van dit voordeel kan genieten.
 - Bijgevolg zou je tot een VAA per gebruikte dag van de wagen moeten komen. De vraag is maar hoe realistisch het is om de huidige wetgeving omtrent het VAA hieraan aan te passen.
 - Er is nood aan transparant kader inzake het VAA
 - Er is eensgezindheid dat dit transparanter moet
 - Suggestie aan de nieuwe Vlaamse regering om het VAA te verlagen om zo mensen te overtuigen om te gaan delen
- **Er moet duidelijkheid zijn over het laden: hoe organiseert men dit?**
 - Zeker in de context van zonnepanelen verdient dit de nodige uitwerking. Immers, thuis je wagen opladen via je eigen zonnepanelen is in regel goedkoper dan opladen via een fast charger langs de autostrade.
 - Er is duidelijkheid nodig vanuit de operatoren: hoe ze dit opnemen in de berekening van hun kilometerprijs. In theorie wordt een duurder laadprijs ook meegenomen in de kostendelende prijs. Blijkt aan het einde van het jaar dat er vooral geladen is aan laadstations en dat de laadkosten hoger zijn, dan wordt de kilometerprijs duurder voor alle gebruikers.
 - Een mogelijkheid is om het aandeel laadkosten binnen de kilometerprijs te baseren op de gangbare tarieven van de CREG.
 - Andere mogelijkheid is samenwerken met een vast laadbedrijf (zoals een tankkaart ook meestal gekoppeld is aan een vast tankbedrijf), met één type kaart (één laadpas) gekoppeld aan één MPS (mobility service provider). Dit biedt echter een beperking voor de gebruikers van de deelwagen: laden kan dan enkel bij één provider waardoor je niet zomaar kan laden wanneer dat nodig is.

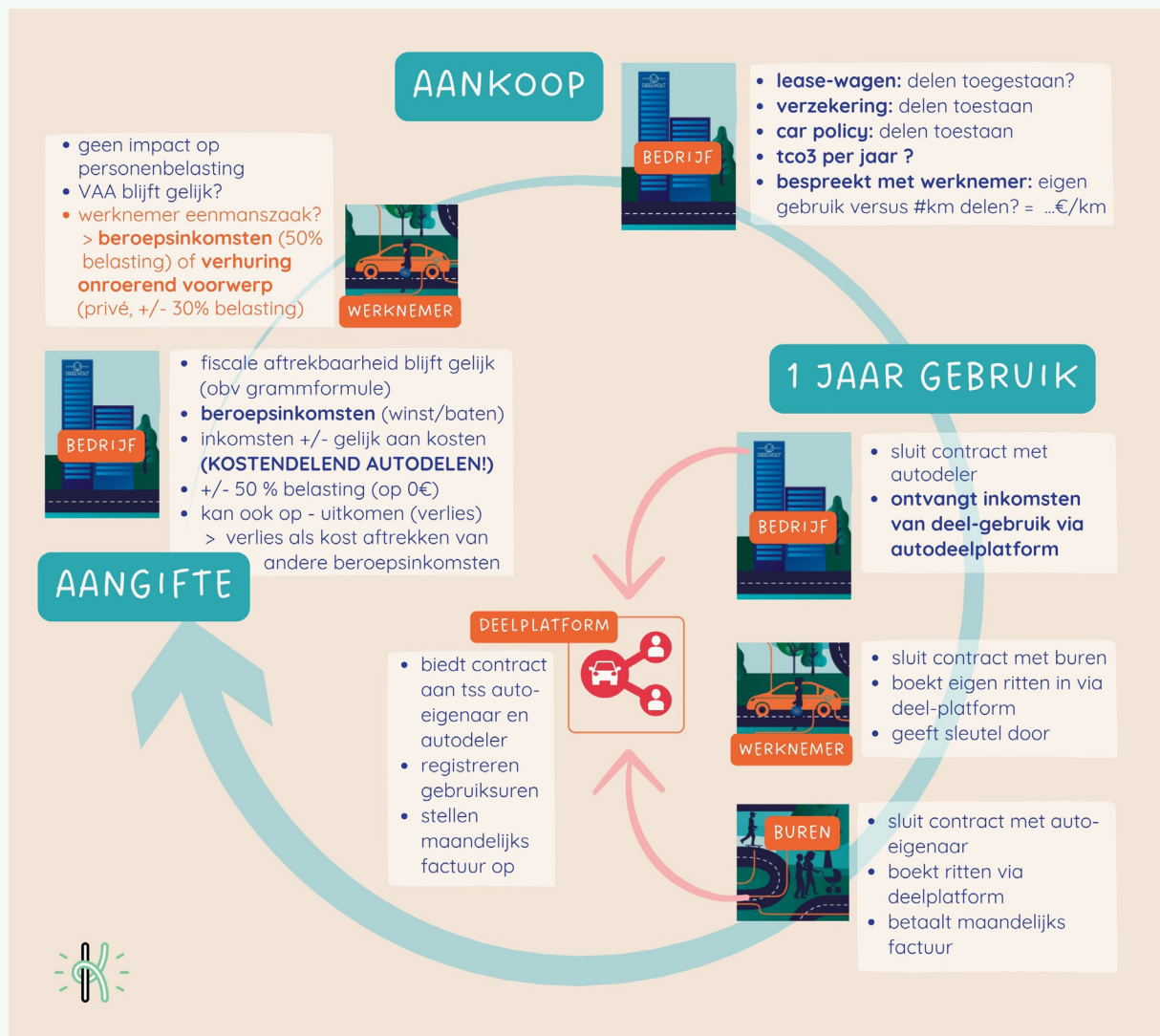
Conclusie van de expertmeeting:

Er zijn heel veel verschillende situaties (maatwerk) en er is vandaag een heel brede grijze zone. Er is dus nood aan een duidelijk wetgevend kader vooraleer salariswagens op een eenvoudige, voorspelbare en dus klantvriendelijke manier in een deelsysteem kunnen worden geïntroduceerd. Meer duidelijkheid kan onder andere tot stand komen door een ruling aan te vragen. Maar op verschillende fronten is verscherping en aanpassing van het wetgevend kader noodzakelijk (BTW, aanpassing VAA, impact RSZ, ..). De schaal (de frequentie van de vraag) lijkt (voorlopig te) klein om dit allemaal op korte termijn opgelost

te krijgen.

Eén van de experts vraagt zich luidop af of het concept van Deelvolt wel voldoet aan het SMART-principe.³² Met name het criteria R (Realistisch - Is het doel haalbaar?) lijkt (voorlopig) niet gehaald of bewezen.

Een belangrijke stap is het beleid informeren en overtuigen van het concept. Vervolgens kan het wetgevend kader aangepast worden.



5.6 Samenvatting leerlessen

Initiatief	<ul style="list-style-type: none"> • Enkel door de juridische eigenaar van de personenwagen. Dit is de persoon of instantie die gerechtigd is verbintenissen te sluiten met betrekking tot het voertuig en dus kan besluiten deze ter beschikking te stellen aan derden.
------------	---

Verzekering	<ul style="list-style-type: none"> ● Zorg voor een verzekeringscontract dat aangepast is aan het delen van een salariswagen. <ul style="list-style-type: none"> ● te regelen met eigen verzekeringsmakelaar; ● te regelen met leasebedrijf indien verzekeringscontract onderdeel is van het leasepakket; ● te checken bij het te betrekken autodeelsysteem. Group Casier ondersteunt bijvoorbeeld de gebruikers van Cozywheels bij het vinden van een juiste autodeelverzekering voor hun autodeelgroep. ● De verzekering zou daarom geen struikelblok mogen zijn bij zakelijk autodelen. ● Volgens de ideologie van de deelsystemen moet iedereen die met de wagen rijdt geregistreerd worden. In principe wordt daarom steeds met een gesloten polis gewerkt. Binnen het systeem van Cozywheels, met gesloten groepen, wordt elke gebruiker van de wagen opgenomen binnen de verzekering. Binnen het systeem van Dégage, waarbij elk aangesloten lid elke aangesloten wagen kan gebruiken, is de polis in principe ook gesloten: alleen leden zijn verzekerd, maar kunnen wel gebruik maken van meerdere auto's binnen de verzekerde vloot.
Car Policy	<ul style="list-style-type: none"> ● De car policy beperkt het delen van wagens vaak tot de partner en eventuele huisgenoten. Het zal nodig zijn om een aangepaste Car Policy op te stellen die het gebruik van de salariswagen door derden mogelijk maakt. ● Autodeelorganisaties Dégage en Cozywheels hebben (templates) voor contracten die de basisregels voor autodelen uiteenzetten. Deze kunnen als voorbeeld dienen bij het opstellen van een car policy die delen met derden mogelijk maakt.
Kostendelend principe	<ul style="list-style-type: none"> ● Volg het kostendelend principe ● Bepaal een kilometerprijs die alle gemaakte kosten dekt via het berekenen van de TCO, de Total Cost of Ownership ● Gebruik de TCO3-rekenmethode, die naast de fiscale kosten ook rekening houdt met de fiscale besparing die de onderneming realiseert omdat een deel van de autokosten ook fiscaal aftrekbaar is ● <u>Te onderzoeken:</u> Wens je de kilometerprijs op te trekken tot enerzijds de kostedelende schijf en anderzijds een kleine extra marge om de werknemer een deel te vergoeden voor de inspanning? Dan kom je terecht in een zéér complexe loonafrekening waar bovendien vandaag de dag op het einde van de rit nauwelijks iets overblijft. >> Door een ruling³³ aan te vragen of een uitzondering te maken op deze vergoeding (bv. dat de vergoeding aan de werknemer niet belast wordt via het loon) zou de complexiteit beperkt kunnen worden.
Fiscaal	<ul style="list-style-type: none"> ● Voor eenmanszaken (personenbelasting): de inkomsten van delen gaan naar de beroepsinkomsten (volgens de info uit expertmeeting) en uitzonderlijk naar het privédeel (verhuring van roerend voorwerp; volgens info FOD Financiën) ● Voor vennootschappen (vennootschapsbelasting): de inkomsten van het delen gaan altijd naar de beroepsinkomsten <p>SCENARIO 1: inkomsten naar privé</p> <ul style="list-style-type: none"> ● verhuring van roerend voorwerp (personenbelasting) <ul style="list-style-type: none"> ● 30 % belasting op ontvangsten (ongeveer) <p>SCENARIO 2: inkomsten als beroepsinkomsten</p> <ul style="list-style-type: none"> ● beschouwen als beroepsinkomsten (winst / baten) <ul style="list-style-type: none"> ● 50 % belasting (ongeveer) ● kan ook op - uitkomen (verlies): verlies als kost aftrekken van andere beroepsinkomsten
Algemeen wetgevend kader	<ul style="list-style-type: none"> ● Voorlopig (te) grote grijze zone. ● Er is dus nood aan een duidelijk(er) wetgevend kader

6. SALARISWAGEN DELEN? STAPPENPLAN!

6.1 EIGENAAR IS DE ENIGE GEBRUIKER

Bij éénmanszaken is het mogelijk dat de eigenaar de enige gebruiker van de wagen is. Heb je geen werknemers, dan volg je dit stappenplan.

STAP 1: Bepaal het aandeel beroepsmatig gebruik.

Hoe vaak rijdt je met de wagen voor beroepsmatige doeleinden in relatie tot het totaal aantal kilometers?

Bijvoorbeeld:

Normaal scenario: Je rijdt 15.000 kilometer per jaar met de wagen. 9.000 kilometer daarvan zijn voor beroepsmatige doeleinden, 6.000 kilometer doe je privé. Dat betekent dat de verhouding beroepsmatig-privé er voor jou zo uitziet: 60% beroepsmatig, 40% privé.

Met autodelen: Je schat in dat derden nog eens 15.000 kilometer per jaar met jouw auto zullen afleggen. In totaal rijdt je wagen dan 30.000 kilometer per jaar. Jij doet daarvan 9.000 km voor beroepsmatige doeleinden. Het percentage van het aantal kilometers dat voor jouw beroep wordt afgelegd, wordt hierdoor in verhouding kleiner. In de expertmeting werd echter aangegeven dat alle inkomsten uit autodelen worden opgenomen bij het beroepsinkomen. Dat betekent dat het aantal kilometers dat gedeeld is eigenlijk ook bij het beroepsvermogen zit. In dat geval vallen de 24.000 kilometers uit het voorbeeld binnen het beroepsvermogen. De verhoudingen worden dus omgedraaid: 80% van het aantal kilometers valt onder het beroepsaandeel, 20% onder het privéaandeel.

STAP 2: Bereken de totaalkost van je wagen.

We berekenen steeds TCO3. Dat betekent dat je alle kosten van je wagen meeneemt, evenals het fiscaal voordeel dat je hebt. We gaan in onderstaand voorbeeld steeds uit van een elektrische bedrijfswagen. Bepaal op voorhand hoeveel jaar je de wagen zal gebruiken.

Bijvoorbeeld:

Je koopt een Nissan Leaf (62 kWh Tekna 217HP 160kW 5d). Je wil de wagen 5 jaar gebruiken. Er wordt ook een laadpas voorzien voor het privégebruik van de wagen. De aankoopprijs is € 47.950 incl. BTW.

Wat betaal je?

- 30% van de aankoopprijs is een beroepskost. Je kan die kost fiscaal voordelig aftrekken. Hierop betaal je ook nog BTW, die is voor 50% fiscaal aftrekbaar. Volgens de rekentool van departement MOW betaal je ca. € 642 per maand voor de aankoop en herverkoopwaarde van de auto. Hierin zit de aankoopprijs inclusief opties, korting en (in het geval van BTW-plichtige organisaties: niet-recupereerbare) BTW; de (eventuele) kosten voor batterijleasing; de herverkoopwaarde van het voertuig op het einde van de gebruiksduur.
- belastingen: BIV; verkeersbelasting, RSZ; verworpen uitgave van het voordeel alle aard van vennootschappen. Voor jouw auto komt dit op € 46 per maand.

- Energieverbruik (de elektriciteitskosten inclusief (in het geval van BTW-plichtige organisaties: niet-recupereerbare) BTW, rekening houdend met de inflatie en het rijgedrag). Voor jouw auto komt dit op € 230 per maand.
- Verzekering en onderhoud (Een BA- en omniumverzekering op de volledige looptijd; reparatie, onderhoud en banden op de volledige looptijd, inclusief (in het geval van BTW-plichtige organisaties: niet-recupereerbare) BTW). Voor jouw auto komt dit op €221 per maand. LET OP: begin je te delen, dan moet je verzekeringspolis worden aangepast. Het is mogelijk dat de prijs voor de verzekering hierdoor duurder wordt.
- Keuring
- Parkeerkosten
- Eventuele interesten in de autolening en de bankkosten
- Eventuele dossierkosten

Wat trek je af?

- Alle fiscaal aftrekbare kosten, in functie van bedrijfswagen (tussen 0 en 100% fiscale aftrek, en degressief volgens regeling vanaf 1/7/2023 voor niet-zero-emissie wagens) of poolwagengebruik (100% fiscale aftrek). Jij kan voor jouw wagen € 310 per maand aftrekken.

De totaalprijs van de wagen is voor jou € 850 per maand. Jaarlijks betekent dit dat je € 10.200 voor je wagen betaalt.

TIP: Een deel van de voorafgaande cijfers werden genomen van mow.vlaanderen.be/tco. Hier kan je gemakkelijk de totaalkost van je wagen berekenen. De vetgedrukte zaken zijn niet opgenomen in de tool van MOW.

STAP 3: Bereken de kilometerprijs

Je bekomt een kostendelende kilometerprijs door de totaalkost van de wagen te delen onder het aantal kilometers. Hiervoor moet je het aantal kilometers dat jouw wagen zal rijden, inschatten. Als je jaarlijks 15.000 km rijdt met je wagen en je schat in dat andere gebruikers ook 15.000 km met je wagen zullen rijden in één jaar, dan zou je wagen jaarlijks 30.000 km rijden. De aanbieders Cozywheels en Dégage ondersteunen om het aantal kilometers dat je auto per jaar zal rijden goed in te schatten. Het advies is meestal om een inschatting te maken en vervolgens na een jaar te evalueren: klopte de inschatting of moet je bijsturen? Afhankelijk daarvan stuur je het aantal kilometers en daardoor de kilometerprijs bij. De eerste inschatting blijft dus ook dat: een inschatting. Achteraf wordt dit bijgestuurd zodat de prijs steeds kostendelend blijft.

Bijvoorbeeld:

Algemeen: Jaarlijks betaal jij € 10.200 voor je wagen en rijdt je wagen 30.000. → $[10.200/30.000 = 0,34]$.

Je vraagt €0,34 /km voor het gebruik van je wagen.

Jijzelf betaalt ook €0,34/km voor de wagen.

Wie betaalt wat? Jij rijdt zelf 15.000 kilometer (50%) per jaar. $[0,34 * 15000 = € 5100]$.

Je betaalt zelf € 5100 per jaar van je auto. De overige gebruikers betalen ook 50 % en € 5100. Je krijgt hierdoor de helft van je gedane kosten terug door je wagen te delen.

Je maakt in deze operatie geen winst, maar verdient gewoon gemaakte kosten terug.

STAP 4: Ontvang je inkomsten

Elke euro die je als bedrijf verdient, wordt belast. Ook de inkomsten vanuit het kostendelend autodelen, ondanks dat je hier geen winst maakt. Wanneer de prijs die je vraagt echter exact overeenkomt met de kosten die je maakt, zou de balans uiteindelijk fiscaal en financieel neutraal moeten zijn. De belasting die je moet betalen op de inkomsten zouden daardoor ook deels vergoed moeten zijn door de gebruikers van jouw bedrijfswagen.

Volgens de informatie vanuit de FOD Financiën zijn er twee scenario's om je inkomsten aan te geven.

SCENARIO 1: inkomsten als privé inkomsten

- Dit wordt gezien als verhuring van roerend voorwerp en is onderdeel van de personenbelasting
- Je betaalt ca. 30% belasting op ontvangsten
- Je moet de gemaakte kosten bewijzen (via facturen, bonnetjes, ...) en trekt de kosten af van de inkomsten
- Het is niet mogelijk om negatief uit te komen: heb je meer kosten dan inkomsten, dan wordt dit gezien als 0. Het verlies wordt nooit aangegeven, je kan niet eindigen met een negatief getal.
- Via het kostendelende systeem zouden alle inkomsten alle kosten moeten dekken en bekom je een financiële (en fiscale) nuloperatie

SCENARIO 2: inkomsten als beroepsinkomsten

- De inkomsten worden beschouwd als beroepsinkomsten (winst / baten)
- Je betaalt hierop ca. 50 % belasting
- Het is mogelijk om verlies te maken: het kan dus dat je meer uitgaven dan inkomsten hebt. Dit verlies kan je dan als kost aftrekken van andere beroepsinkomsten.

Je kan **niet** gewoon **kiezen** tussen deze twee scenario's. Het scenario dat het dichtst bij de realiteit aanleunt is het scenario dat je moet opnemen in de aangifte voor de personen- en vennootschapsbelastingen. Zoals hierboven geschreven lijken inkomsten uit zakelijk autodelen vooral te vallen onder het beroepsinkomen en hebben we geen voorbeelden kunnen vinden van wat er dan concreet gebeurt met betrekking tot de aangifte en de belasting op de totale inkomsten.

Concluderend betekent dit dat een eenmanszaak waar de eigenaar de enige gebruiker is een onderscheid maakt tussen het privégebruik van zijn wagen en het beroepsgebruik en dat de inkomsten uit autodelen onder het beroepsvermogen zouden vallen. Binnen het kostendelende principe zijn de kosten en de inkomsten van de wagen gelijk en maakt het bedrijf dus geen winst of verlies in geval van autodelen, maar vloeit slechts een deel van de kosten terug door het gebruik van de wagen door derden.

6.2 EIGENAAR EN GEBRUIKER ZIJN NIET DEZELFDE

In de meeste gevallen zal de eigenaar van de bedrijfswagen echter niet de enige gebruiker zijn. In een eenmanszaak met werknemers valt het gebruik van de bedrijfswagen ook volledig onder het beroepsvermogen. Ook in vennootschappen zal een bedrijfswagen volledig onderdeel zijn van het beroepsvermogen.

De stappen om een bedrijfswagen te delen komen in dit scenario mutatis mutandis overeen met het eerste scenario.

STAP 1: Bereken de totaalkost van je wagen.

Opnieuw wordt TCO3 genomen. De kostenberekening komt overeen met dat van het eerste scenario, met slechts een paar uitzonderingen.

- Bepaalde autokosten zijn niet aftrekbaar, dit wordt gezien als een verworpen uitgave.
- Indien de werknemers van een zaak de wagen ook voor privédoeleinden mogen gebruiken, dan is dit privégebruik onderworpen aan een voordeel alle aard. Een deel van dit voordeel alle aard is ook een verworpen uitgave. De verworpen uitgave bedraagt hier 17%, of 40% wanneer het bedrijf naast de wagen ook instaat voor de brandstofkosten.

STAP 2: Bereken de kilometerprijs

Deze stap blijft gelijk aan het eerste scenario.

STAP 3: Ontvang je inkomsten

Zoals eerder beschreven vallen de inkomsten van het autodelen onder het beroepsinkomen van een bedrijf en wordt het bedrijf hierop belast. In een kostendelend scenario gaan we er echter vanuit dat de kosten gelijk zijn aan de inkomsten en dat deze operatie financieel en fiscaal neutraal is. Een praktijkvoorbeeld hiervan hebben we echter niet.

Concluderend stellen we dat de aanpak voor het scenario waarin gebruiker en eigenaar verschillend zijn, vrij gelijklopend is aan het scenario waarin eigenaar en gebruiker dezelfde zijn, met uitzondering van het voordeel alle aard en de verworpen uitgaven waaraan het bedrijf onderhevig is in het tweede scenario.

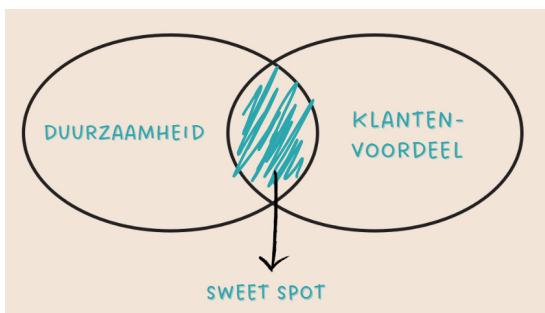
Autodelen.net maakte op basis van de inzichten uit het project nog een overzicht over de verschillende manieren waarop je als werkgever of werknemer aan zakelijk autodelen kan doen.

7. REFLECTIE

Hoe voeden we samen de deelcultuur in Vlaanderen?

Stefaan Vandist promoot het idee van **provotyping**³⁴: zachtjes provoceren en tonen dat het kan. Door zo snel mogelijk je idee ergens tastbaar te maken creëer je een opwaartse spiraal en worden reacties uitgelokt. Dat is wat Deelvolt in petto had.

Een 'coalition of the willing' is helaas (voorlopig) niet gevonden voor het project, waardoor de hoofddoelstelling 'de uitvoering van een testfase' in de praktijk niet van de grond is gekomen.



Sweet spot: waar overlap zit, is een projectvoorstel kansrijk om opgepikt te worden. Hoe je dat doet volgens Stefaan Vandist? Het dominante regime ontmaskeren en een *coalition of the willing* verzamelen.

Binnen het project Deelvolt is het niet gelukt om een *coalition of the willing* te creëren. Misschien was de *Sweet Spot* te klein?

In het geval van Deelvolt is gebleken dat het klantenvoordeel nihil is.

De *sweet spot* is bijgevolg te klein of afwezig:

- nauwelijks of zelfs geen klantenvoordeel voor de werknemer: kostendelend autodelen is financieel voordelig voor de eigenaar, maar in geval van salariswagens is de werknemer niet de eigenaar en wel diegene die de grootste inspanningen zal leveren bij het delen van de salariswagen;
- te weinig klantenvoordeel voor de werkgever: kostendelend autodelen is voor de eigenaar weliswaar financieel interessant omdat vaste jaarlijkse kosten gedeeld worden door de eigenaar én de verschillende gebruikers. De extra complexiteit van autodelen (fiscaal en administratief) weegt proefondervindelijk niet op tegen de situatie as-is: het fiscale voordeel van de elektrische salariswagens is zeer groot, maar de complexiteit is ook al groot genoeg zodat de weerstand sterk is om daar nog een extra administratief (deel-)verhaal bij te nemen.

Klimplant en Way to Go blijven desondanks overtuigd van de kansen die het delen van elektrische salariswagens kan bieden in Vlaanderen:

- **betaalbaarheid**:
 - huidige elektrische vloot wordt aangesproken en elektrisch rijden wordt betaalbaar voor velen
- **klimaatdoelstellingen**:
 - versnelt de elektrificatie van het totale wagenpark = vergroening van de vloot
 - autodelen zorgt voor 30% minder auto's én 20% minder autokilometers
 - minder uitstoot van CO2

minder grondstoffen en energie van onze planeet.

- ...plus de andere extra **voordelen van autodelen**:
 - minder auto's is ook
 - minder geparkeerde auto's
 - minder parkeerdruk
 - meer ruimte in de buurt, leefbare buurt
 - minder autokilometers:
 - minder files
 - betere modal shift

BattMobility is een leasingbedrijf die deze kansen erkent en daar 100% op inspeelt. Ze hebben bovendien een perfecte Sweet Spot ontdekt omdat ze als leasingbedrijf andere bedrijven volledig ontzorgen (klantenvoordeel) door het vlootbeheer geheel over te nemen en daar alle faciliteiten aan te koppelen die het delen van die vloot - de salariswagens-mogelijk maakt (key-less delen, 24/7 support, live voertuiginfo etc.).

BattMobility begon in 2018 als een innovatieve start-up met als doel de mobiliteit in Vlaanderen te verduurzamen en te moderniseren. Door slimme technologieën en partnerschappen is het bedrijf snel uitgegroeid tot een belangrijke speler op het gebied van elektrische deelmobiliteit.

Vandaag de dag bedient BattMobility zowel particulieren als bedrijven. Hun platform en diensten zijn ontworpen om zowel de klant als de gemeenschap te laten profiteren van de voordelen van elektrische mobiliteit.

“De missie van BattMobility is om elektrische mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar te maken. Wij bieden oplossingen voor elke vervoersbehoefte en zetten ons in om het gebruik van voertuigen te optimaliseren.

Onze visie is om dé toonaangevende aanbieder van elektrische deelmobiliteit te worden in Vlaanderen. Met een uitgebreid netwerk van oplaadpunten en een flexibel aanbod van voertuigen, streven we ernaar een innovatieve en duurzame onderneming te zijn die bijdraagt aan een efficiëntere en milieuvriendelijkere mobiliteit.”

BattMobility is een inspirerend bedrijf met dezelfde doelstellingen als het project Deelvolt, met dat verschil dat BattMobility zich richt op bedrijven en slechts de werknemers van die bedrijven hun salariswagen moeiteloos kunnen delen, terwijl we met Deelvolt het initiatief ook willen leggen en mogelijk maken voor de werknemer. Wat minder evident is gebleken.

8. KNELPUNTEN

- Het is voor bedrijven (voorlopig) **niet duidelijk wat** voor hen **de 'win' is** van het projectvoorstel, en datzelfde geldt voor werknemers: er wordt veel inspanning gevraagd en het is onduidelijk (of overtuigt onvoldoende) wat je als bedrijf te winnen hebt. Voorstel is nog niet concreet genoeg om bedrijven te overtuigen.
- We voelen hierdoor weinig animo om te experimenteren. Werknemers en werkgevers zien wel voordelen bij het delen van bedrijfswagens, maar **het Belgisch fiscaal regime rond bedrijfswagens is voorlopig te interessant** om de complexiteit aan te gaan om deze wagens te beginnen delen. Zeker voor werknemers die recht hebben op een salariswagen is **de return on investment niet groot genoeg** om het comfort van een gratis wagen op te geven door die te delen met derden. Er is een totaal gebrek aan mogelijke incentives om het delen van een salariswagen te stimuleren.³⁶
- **Bedrijven** die achter een omslag staan richting een duurzamer mobiliteitsaanbod zijn voorlopig **nog volop bezig met de integratie van het mobiliteitsbudget binnen hun personeelsadministratie**. Het aandeel werknemers met een mobiliteitsbudget is nog steeds zeer laag.³⁷ Er is nog een hele weg af te leggen alvorens het mobiliteitsbudget voor alle werknemers met een salariswagen een optie is als je weet dat 93,6% van de middelgrote bedrijven en 86,8% van de grote ondernemingen het mobiliteitsbudget nog moet introduceren in haar personeelsbeleid.³⁸ Omdat er nog een grote omslag kan verwacht worden op vlak van het mobiliteitsbudget en veel bedrijven daar nu op (willen) focussen, komt het voorstel of de vraag om salariswagens in een deelsysteem op te nemen voor bedrijven te snel. Want dit is geen expliciet element binnen één van de drie pijlers en is weer een nieuwe optie die (nog) in geen enkele beleidsmaatregel vervat zit.
- Er is voorlopig nog te veel **onduidelijkheid over de fiscale gevolgen** van zakelijk autodelen. Met betrekking tot de fiscale implicaties van het delen van bedrijfswagens kunnen we zelf nog onvoldoende concrete antwoorden leveren. Hetzelfde geldt voor de **impact op de BTW** (dubbele aftrekbeperking).
- Een bijkomende grote drempel is **de onbekendheid van het concept autodelen**. In onderstaande mail somt een bedrijf obstakels op die zij zien en daaruit blijkt dat de meeste vermeende obstakels in de praktijk op te lossen zijn of zelfs niet bestaan. Veel van die obstakels zijn te wijten aan onvoldoende bekendheid met deelsystemen.

In een dergelijk project zien wij volgende obstakels:

- Verzekering:

In de meeste verzekeringscontracten wordt onderverhuur of wagens delen voor een vergoeding niet gedekt. Naar aanleiding van uw vraag hierover hebben wij uw gegevens doorgestuurd naar onze makelaar Van Breda Risk & Insurance om dit aan u toe te lichten.

Hiernaast stellen wij ook de vraag wat er dient te gebeuren in geval van een ongeval, in een standaard leasecontract wordt de vrijstelling doorbelast aan de werkgever die deze volgens de regels van de car

policy al dan niet verhaald op de werknemer. Wat gebeurt er met kleine schades die niet worden aangegeven?

- Contractuele kilometers:

Een leasecontract wordt berekend op basis van jaarlijkse kilometers. Indien er meer kilometers wordt gereden wordt het contract aangepast aan de nieuwe realiteit.

In geval van uw project stellen wij de vraag wie de extra kosten draagt voor de meer gereden kilometers.

- Boeteverwerking:

Een ander obstakel dat wij zien is boeteverwerking, vandaag de dag is dit grotendeels geautomatiseerd waardoor de overtredingen rechtstreeks naar de bestuurders worden verstuurd.

Indien er een andere bestuurder met de wagen reed op moment van overtreding, dient de bestuurder/ werknemer dit kenbaar te maken. Als de bestuurder dit niet doet worden de overtredingen enerzijds aan hem toegeschreven, anderzijds kan hij veroordeeld worden door het niet doorgeven van de correcte bestuurder, deze boetes kunnen oplopen in de duizenden euro's.

De vragen die hier voornamelijk gesteld dienen te worden zijn, wie houdt bij wie wanneer heeft gereden met de wagen en wie staat in voor de eventuele workload die hiermee gepaard gaat.

- Laadkosten:

Is er een duidelijke regeling omtrent de laadkosten van de wagen. Wordt de wagen steeds volgeladen meegegeven, wat in geval de laatste huurder de wagen leeg of half leeg achterlaat.

En wat als de huurder de wagen half leeg ophaalt en hem vol terugbrengt. Wie draagt de kosten?

- Niet op de verzekering verhaalbare schades:

Een aantal kosten worden niet gedragen door de leasemaatschappij of de werkgever. Ik denk hierbij aan vroegtijdige slijtage, kapot gereden banden, kosten door foutief gebruik van de wagen. Hoe denken jullie hiermee om te gaan en wie draagt het risico en de kost?

- Extra kosten:

Wie draagt het risico wanneer de huurder niet solvabel is of de extra kosten niet kan of wil dragen. Wie draagt het risico bij vluchtmisdrijf of bij het gebruik van gestolen of valse identiteit / creditkaart. Wat in geval met discussies tussen huurder en bestuurder?

Bovenstaande zijn vermoedelijk de belangrijkste obstakels die wij zien.

Een goede verzekering, de afhandeling van boetes en schade zijn zaken die binnen bestaande autodeelorganisaties steeds goed geregeld zijn. Ook BattMobility heeft een antwoord gevonden op al deze obstakels en er een sterk en geloofwaardig businessmodel aan gekoppeld. Een grotere bekendheid over hoe deelsystemen werken zou de meeste veronderstelde obstakels kunnen wegwerken. Het antwoord op de vraag ivm het dragen van de extra contractuele kilometers is bijvoorbeeld zeer eenvoudig: de meerkost van de kilometers wordt gewoon gedragen door de externe gebruikers. Ook de laadkosten zitten inbegrepen in de kostendelende prijs (evenals vroegtijdige slijtage, kapot gereden banden, kosten door foutief gebruik van de wagen etc.). Boeteverwerking? Voor particuliere deelsystemen wordt deze verwerking bij de aanbieder bijgehouden, maar het doorgeven van de boetes ligt meestal wel bij de "eigenaar" die deze (kleine) administratieve last moet opvangen. Bij commerciële deelsystemen ligt de volledige administratieve verwerking bij de aanbieder.

- Auto's die gedeeld worden doen meer kilometers en hebben statistisch gezien dus **meer kans op schade**. Dit is voor veel bedrijven een drempel. Ook hier is het belangrijk om de return on investment bij het delen voldoende te doen opwegen tegen de eventuele nadelen (grotere kans op schade, een duurdere verzekering, etc).
- Veel werkgevers houden zelfs voor de invoering van het mobiliteitsbudget de boot nog af. Ze zien op tegen de administratieve last die komt kijken bij het verwerken van vervoerstickets en uitgaven die hun medewerkers zullen binnenbrengen. **De complexiteit van het mobiliteitsbudget is voor 41 procent van de bedrijven de belangrijkste reden om er niet in mee te stappen**, blijkt uit een recente bevraging van hr-specialist Hudson. Met apps zoals Mbrella, Olympus en Skipr geven steeds meer werkgevers die administratieve rompslomp voor een groot stuk uit handen. Deze apps verwerken alle facturen, bonnetjes en uitgaven die door de werknemers worden gescand en ingegeven. Daar hangt wel een prijskaartje aan vast. De kostprijs die dergelijk mobiliteitsplatform aanrekent, wordt in principe afgetrokken van uw budget. Dat bedrag ligt meestal tussen 4 en 12 euro per maand. Hoe minder kosten uw werkgever zelf nog moet verwerken, hoe hoger het prijskaartje.³⁹

9. OPENSTAANDE VRAGEN

Enkele vragen hebben we niet in het project kunnen beantwoorden. Deze vragen bevinden zich vooral op het vlak van fiscaliteit. We vragen de federale regering daarom om hier meer duidelijkheid over te scheppen en om experiment met het delen van bedrijfswagens meer mogelijk te maken, zodat we deze vragen in de toekomst wel kunnen beantwoorden:

- Voor eenmanszaken waarvan de eigenaar ook de enige gebruiker is, is het noodzakelijk dat de kost van de wagen wordt opgedeeld in een beroepsmatig aandeel en een privéaandeel. Gebruiken externen de wagen, dan volgt daar impliciet uit dat op dat moment de wagen niet voor het beroep van de eigenaar wordt gebruikt. Het is daarom ook onduidelijk of het delen van een bedrijfswagen binnen een eenmanszaak als beroepsmatig gebruik kan worden gezien en of **de kosten voor het percentage dat de wagen door derden wordt gebruikt gezien kan worden als een beroepsmatige kost en dus fiscaal aftrekbaar is**. Omdat er voorlopig geen praktijkvoorbeelden zijn, kunnen we hier geen sluitend antwoord op geven.
- We hebben weinig zicht op de fiscale impact van kostendelend autodelen in de praktijk. Theoretisch kunnen we een inschatting maken dat een juiste kostendelende prijs voor een financieel en fiscaal neutrale operatie zorgt. Dat betekent dat het delen van een bedrijfswagen enkel betekent dat een aantal van de autokosten wordt terugverdiend. Maar omdat we geen praktijkvoorbeelden hebben, weten we dit niet. In een ideaal scenario wilden we met dit project graag de angst wegnemen bij bedrijven voor hoge kosten wanneer ze starten met het toelaten van (salaris) autodelen, maar door **een gebrek aan goede praktijkvoorbeelden** en onduidelijke informatie vanuit verschillende instanties, kunnen we dit niet doen.

- Volgens gesprekken met de FOD Financiën zouden de inkomsten van autodelen ofwel via het bedrijf worden belast, ofwel via de personenbelasting, afhankelijk van welk scenario het meest realistisch wordt geacht. Het is echter onduidelijk wat dit betekent in de praktijk. We weten niet **hoe dit ingegeven moet worden in de boekhouding**. Tegelijkertijd menen de aanwezigen uit de expertmeeting dat de inkomsten van autodelen bijna altijd binnen het beroepsinkomen zouden vallen en dus zo belast zouden worden. Het is nodig om hier duidelijkheid over te krijgen.
- Het inschatten van een kilometerprijs is geen sinecure, omdat het **op voorhand moeilijk is om het aantal kilometers in te schatten dat iemand met een wagen zal rijden. Toch is het noodzakelijk om deze inschatting juist te maken**, omdat de kilometerprijs ook van deze inschatting afhangt. Maakt de eigenaar van het bedrijf een foute inschatting en creëert die daardoor een foute kilometerprijs, dan zullen de inkomsten van het bedrijf aan het einde van het jaar ook niet volledig overeenstemmen met de kosten die gemaakt zijn. Het bedrijf zou dan, om volledig kostendelend te zijn, meer of minder geld moeten ontvangen om de inkomsten te laten overeenstemmen met de uitgaven.
- Er bestaat veel onzekerheid over de impact van zeer **uiteenlopende elektriciteitsprijzen, afhankelijk van welk laadpunt je gebruikt**. De elektriciteitsprijs thuis kan zeer goedkoop zijn als er zonnepanelen aanwezig zijn en bij afwezigheid van eigen zonne-energie wordt sowieso rechtstreeks aan de leverancier betaald, de gemiddelde prijs schommelt dan rond de 0,23 €/kWh. Een publieke laadpaal gaat eerder richting 0,41 €/kWh tot 0,60 €/kWh voor een snellader. De eigen kilometerprijs kan mee omhoog gaan wanneer de helft van de ritten door derden wordt gereden waarbij niet thuis, maar bijvoorbeeld via publieke laadinfrastructuur wordt bijgeladen. De eigenaar kan samen met de deelgroep afspreken waar er geladen wordt en wanneer er geladen wordt. De meeste autodeelaanbieders beschikken over een rekentool waar onder andere een ‘brandstofprijs’ ingevuld moet worden. Dit is een berekening van één van de eigenaars met een elektrische wagen die bij Cozywheels is aangesloten: met 60% thuisladen (aan €0,27/kWh), 30% publiek laden (aan €0,50/kWh) en 10% superchargen Tesla (aan €0,30/kWh) wordt een kilometerprijs van €0,05/km bekomen. Wat Cozywheels ook bij alle deelgroepen aanraadt is om de prijs na een jaar te evalueren, voor moest de brandstofprijs bijvoorbeeld zijn gestegen. Ook dit kan helpen bij elektrische wagens. Zie je na een jaar dat de kilometerprijs bijvoorbeeld te hoog was ingeschat, kan je dat het jaar erop verlagen.

10. AANBEVELINGEN

Op basis van de knelpunten en openstaande vragen uit de hoofdstukken 5 (knelpunten) en 6 (openstaande vragen) stellen we onze aanbevelingen op:

Knelpunt	Aanbeveling	Wie?
de 'win' is niet duidelijk	<p>Voorzie een eenvoudige (fiscale) incentive zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● een VAA per gebruikte dag van de wagen ipv vaste som op jaarlijkse basis ● keer als werkgever (een deel van) de vergoeding die ontvangen wordt uit het delen van de auto toe aan de werknemer en vraag een bijzondere regeling aan voor dergelijke ontvangen vergoedingen binnen de fiscale regeling, zodat werknemers hier niet bijkomend op worden belast ● subsidieer bedrijven die hun bedrijfsvloot willen delen door de instap- of abonnementskost terug te betalen of door een (deel van de) verzekering terug te betalen 	federale overheid
het fiscaal regime rond bedrijfswagens is voorlopig te interessant (en zonder extra voorwaarden)	<p>Te onderzoeken of binnen het fiscale regime een 'deelvoorwaarde' kan opgenomen worden (zonder de fiscale complexiteit te vergroten!)</p> <p>Te bekijken of het voorzien van salariswagens niet (fiscaal) kan worden afgestraft: door het comfort van de salariswagen weg te nemen, wordt de return on investment bij het delen (mits hier voldoende voordelen aan gekoppeld zijn) groter</p>	federale overheid
Bedrijven zijn voorlopig nog volop bezig met de integratie van het mobiliteitsbudget binnen hun personeelsadministratie en in de principes van het mobiliteitsbudget is de optie 'salariswagen delen' onbesproken.	<p>Kleine uitbreiding mobiliteitsbudget: Binnen de pijler 'kiest voor een duurzamere wagen' kan de optie 'delen van de wagen' opgenomen worden en daar kan meteen een extra voordeel aan worden gekoppeld, bijvoorbeeld meer geld meenemen naar de tweede pijler (+25%?).</p>	federale overheid
fiscale gevolgen zakelijk autodelen nog onduidelijk	Een mogelijkheid is om met een groep bedrijven een ruling aan te vragen	bedrijf vraagt aan bij FOD Financiën

<p>Wat met de BTW, de dubbele aftrekbeperking?</p>	<p>Geen breekpunt? De dubbele aftrekbeperking (staat neemt van partij A en B) is eigen aan autogebruik, en heeft niet met de factor 'autodelen' te maken. Nochtans bleef de expertgroep hier onzeker over. Daarom toch verder onderzoek nodig.</p>	<p>Way To Go zoekt verder uit?</p>
<p>onbekendheid 'concept autodelen' bij bedrijven</p>	<p>Carsharing en carpooling beter bekend maken stond al als aanbeveling 11 in de VBO-Analyse 'Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen' (Juli 2018)⁴⁰: <u><i>“5.3 Carsharing en carpooling beter bekend maken</i></u> <i>Carpooling en carsharing maken deel uit van de veelheid aan nieuwe mobiliteitsoplossingen die in ontwikkeling zijn en het klassieke openbaarvervoeraanbod aanvullen. Ondanks hun economische en ecologische meerwaarde, zijn die diensten onvoldoende bekend bij de ondernemingen en hun werknemers. Daarom bevelen we het volgende aan:</i> <i>11) De nieuwe mobiliteitsdiensten actiever promoten bij de ondernemingen, bijv. via opleidingen en netwerken van mobility managers, of via reclame rechtstreeks gericht aan de pendelaars”.</i></p>	<p>Way To Go: de missie van deze organisatie is sowieso om deelmobiliteit bekender te maken bij zoveel mogelijk partijen</p> <p>(Eventueel in samenwerking met de aanbieders van zowel auto- als ritdelen?)</p>
<p>meer kans op schade</p>	<p>Een bijkomende vergoeding of subsidie voor het delen zou hierbij kunnen helpen. Meer duidelijkheid verschaffen over de goede autodeelverzekeringen die bestaan kan dit knelpunt ook verhelpen</p>	
<p>De complexiteit van het mobiliteitsbudget</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evalueren of deze complexiteiten kunnen vereenvoudigd worden 2. Bedrijven en KMO's beter inlichten over het mobiliteitsbudget 3. Ontzorgende platformen zoals Mbrella, Olympus BattMobility enzovoort beter presenteren bij bedrijven en KMO's 	
<p>uiteenlopende elektriciteitsprijzen, afhankelijk van welk laadpunt wordt gebruikt</p>	<p>De aanbieders verschaffen meer duidelijkheid over hun prijsberekening en hoe dit mee wordt genomen in de kilometerprijs</p> <p>Suggestie uit de expertmeeting: samenwerken met een vast laadbedrijf, met één type laadpas gekoppeld aan één MPS (mobility service provider)</p>	<p>Autodeelaanbieders</p>

Openstaande vraag	Aanbeveling	Wie?
<p>Zijn de kosten voor het percentage dat de wagen van een eenmanszaak door derden wordt gebruikt een beroepsmatige kost en dus fiscaal aftrekbaar?</p>	<p>Stimuleer praktijkvoorbeelden om zo een antwoord te zoeken op openstaande vragen, eventueel via regelluwe zones</p> <p>Federale of regionale overheid stimuleert projecten waarin eenmanszaken gemakkelijk kunnen experimenteren met autodelen</p>	<p>Federale of regionale overheid ism eenmanszaken</p>
<p>Door het gebrek aan praktijkvoorbeelden is er nog geen zicht op de fiscale impact van kostendelend autodelen.</p>	<p>Zie bovenstaande aanbeveling</p>	
<p>Hoe moeten de (neutrale) inkomsten ingegeven worden in de boekhouding, via beroepsinkomsten of personenbelasting?</p>	<p>Opstellen van een fictieve boekhouding die de impact van deelmobiliteit verduidelijkt voor een eenmanszaak en voor een vennootschap.</p>	<p>Accountants en accountancy experts</p>
<p>Op voorhand is het moeilijk om het aantal kilometers in te schatten dat iemand met een wagen zal rijden. Toch is het noodzakelijk om deze inschatting juist te maken. Hoe kan een foute inschatting (over- of onderschatting van de reële kosten) nadien rechtgezet worden om het kostendelend principe te respecteren (inkomsten moeten overeenstemmen met de uitgaven)?</p>	<p>Een oplossing zou kunnen zijn om met een creditnota te werken: het bedrijf vraagt dan aan de gebruikers van de wagen om extra bij te dragen aan de kosten van de wagen (indien de kilometerprijs te laag was) of stort geld terug aan de gebruikers van de wagen (indien de kilometerprijs te hoog was). Op die manier wordt het kostendelende principe gewaarborgd. We hebben echter geen voorbeelden van zo'n scenario en weten niet of dit een valabele oplossing is. Het kan interessant zijn om dit mee te nemen in een bijkomend experiment.</p>	<p>werkgever, bedrijfsadministratie</p>

Aanbeveling voor vervolgacties	Wie?
<p>Nieuwe projectsubsidies en projectoproepen lanceren voor de opstart van enkele pilootprojecten/praktijkvoorbeelden (met daarbij ook middelen voor het bedrijf en de werknemer om hier tijd in te investeren)</p>	<p>stedelijke administraties, Vlaamse overheid, via Europese projecten</p>
<p>Grote bedrijven benaderen die bezig zijn met hun groen imago, zoals bijvoorbeeld Colruyt. Hun stilstaand wagenpark kan tijdens de kantooruren ter beschikking gesteld worden van de buurt. Dit kan eventueel in partnerschap met DATS. (Titeca is hier niet van overtuigd. De bedrijfswagen is immers een uithangbord. Bedrijven hebben daarom vermoedelijk ook angst voor reputatieschade bij een ongeval)</p>	<p>klimaatorganisaties, autodeelorganisaties, Way To Go, ..</p>
<p>De inzichten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer over deelmobiliteit zijn niet ambitieus en toekomstgericht genoeg.⁴¹ Er wordt verwezen naar de studie ‘Ondernemingen en gedeelde mobiliteit: stand van zaken, hinderpalen en kansen’ van VBO (Verbond van Belgische Ondernemingen). Maar deze studie dateert van juli 2018. Nochtans staan er aanbevelingen in die nog steeds relevant zijn of nog niet ter harte zijn genomen. Deze aanbevelingen kunnen nog eens op tafel gelegd worden bij beleidsmakers.</p>	<p>VBO en Way To Go Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer</p>
<p>Carsharing en carpooling beter bekend maken. Carpooling en carsharing maken deel uit van de veelheid aan nieuwe mobiliteitsoplossingen die in ontwikkeling zijn en het klassieke openbaarvervoeraanbod aanvullen. Ondanks hun economische en ecologische meerwaarde, zijn die diensten onvoldoende bekend zijn bij de ondernemingen en hun werknemers. Daarom bevelen we het volgende aan: 11) De nieuwe mobiliteitsdiensten actiever promoten bij de ondernemingen, bijv. via opleidingen en netwerken van mobility managers, of via reclame rechtstreeks gericht aan de pendelaars.</p>	<p>Way To Go, via haar eigen werking (en eventueel met de deelaanbieders?)</p>
<p>Met de nieuwe regeringen loont het de moeite om te lobbyen zodat de nodige incentives voorzien worden en men de fiscale complexiteiten kan wegwerken.</p>	<p>Way To Go, Mpact, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Bond Beter Leefmilieu, ...</p>

BIJLAGE 1: MAATREGELLEN AANVULLEND OP HET BESTAAND BELEID VOLGENS HET ONTWERP

Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, VR 2023 1205 DOC.0518/2TER

Het Vlaams Energie- en Klimaatplan (met horizon 2030) stelt maatregelen voor die op basis van de WAM-prognoses leiden tot de vooropgestelde reductie van 40% in 2030.

Hieronder de maatregelen binnen het onderdeel “Decarbonisatie ESR-sectoren”, hoofdstuk “transport en mobiliteit”.

2.2.1.2 Doelstellingen

2.2.1.2.1 Verminderen van voertuigkilometers en modal shift

2.2.1.2.2 Vergroenen van de vloot

2.2.1.2.3 Gedragsverandering en samenwerking en met alle betrokken actoren

2.2.1.2.4 Ruimtelijke ordening die klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid ondersteunt

2.2.1.3 Prognoses

2.2.1.3.1 Globale toelichting prognoses sector transport en mobiliteit (WAM-scenario)

2.2.1.4 Maatregelen aanvullend op het bestaand beleid

2.2.1.4.1 Verminderen van de voertuigkilometers

2.2.1.4.1.1 Kilometerheffing bestelwagens

2.2.1.4.1.2 Uitbreiding wegennet kilometerheffing voor vrachtwagens om het verplaatsingsgedrag en transportkeuzes te beïnvloeden

2.2.1.4.2 Vergroening van de vloot

2.2.1.4.2.1 Er wordt ingezet op fiscale maatregelen en financiële stimuli voor het vergroenen van personenwagens

2.2.1.4.2.2 Er wordt verder ingezet op financiële stimuli ter vergroening van het vrachtvervoer over de weg

2.2.1.4.2.3 Vrijstelling kilometerheffing voor zero-emissie vrachtvervoer

2.2.1.4.2.4 Installatie van het Top Team Zero-Emissie Vrachtvervoer en een Taskforce Zero-Emissie Vrachtvervoer i.h.k.v. het VIAVIA-project

2.2.1.4.2.5 Er wordt ingezet op emissievrije stedelijke distributie

2.2.1.4.2.6 Maximale elektrificatie wagenpark Vlaamse Overheid

2.2.1.4.2.7 We zetten in op de vergroening van bussen

2.2.1.4.2.8 Stimuleringsmechanisme nieuwe zero-emissiewagens voor particulieren en **deelmobiliteit**

2.2.1.4.2.9 Stimuleringsmechanisme tweedehands zero-emissiewagens voor particulieren en **deelmobiliteit**

2.2.1.4.2.10 Er wordt ingezet op maatregelen en laadinfrastructuur voor het vergroenen van motorfietsen

2.2.1.5 Flankerend beleid

2.2.1.5.1 Verminderen van de voertuigkilometers en modal shift

- 2.2.1.5.1.1 Gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid voor personen
- 2.2.1.5.1.2 De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt verhoogd
- 2.2.1.5.1.3 Investeren in Hoppinpunten om het overstappen van personen naar duurzame vervoersmiddelen te bevorderen
- 2.2.1.5.1.4 In samenwerking met de vervoerregio's wordt een duurzame modal shift gerealiseerd
- 2.2.1.5.1.5 Er wordt ingezet op deelsystemen
- 2.2.1.5.1.6 Voorzien van aantrekkelijke infrastructuur voor actieve verplaatsingen
- 2.2.1.5.1.7 Bevorderen van actieve (functionele) en recreatieve verplaatsingen
- 2.2.1.5.1.8 We stimuleren telewerken en digitale opleidingen
- 2.2.1.5.1.9 Er wordt geïnvesteerd in multimodale knooppunten om overslag van goederen naar duurzame vervoersmiddelen te bevorderen
- 2.2.1.5.1.10 Het vervoer via de binnenvaart wordt bevorderd door investeringen in de waterwegen
- 2.2.1.5.1.11 De groei van vrachtwagenkilometers wordt beperkt door modal split in de havens te verwezenlijken i.s.m. de havenbesturen
- 2.2.1.5.1.12 Het vervoer via spoor wordt bevorderd door investeringen in de uitbreiding van het spoorwegennetwerk
- 2.2.1.5.2 Vergroening van de vloot

2.2.1.5.2 Vergroening van de vloot

- 2.2.1.5.2.1 CO2-differentiatie
- 2.2.1.5.2.2 Er wordt toekomstgericht ingezet op bijhorende laad tankinfrastructuur
- 2.2.1.5.2.3 De laad- en tankinfrastructuur wordt verder uitgebouwd voor bestelwagens en vrachtwagens
- 2.2.1.5.2.4 Er wordt gepleit voor ambitieuze bepalingen voor de CO2-uitstoot per voertuig op Europees niveau
- 2.2.1.5.2.5 Het gebruik van lichte, voornamelijk elektrische voertuigen wordt gestimuleerd
- 2.2.1.5.2.6 We zetten in de op de vergroening van taxi's
- 2.2.1.5.2.7 We zetten in op de vergroening van de sector
- 2.2.1.5.2.8 Duurzame transitie naar groenere luchtvaart
- 2.2.1.5.2.9 Communicatie rond zero-emissievoertuigen en laadinfrastructuur
- 2.2.1.5.2.10 Er wordt een Vlaams stimuleringsbeleid gevoerd voor de vergroening van de vaartuigen
- 2.2.1.5.2.11 Autonoom varen en automatisering
- 2.2.1.5.2.12 Walstroom

2.2.1.5.3 Samenwerking, gedragsverandering en aanvullend potentieel voor CO2-reductie

- 2.2.1.5.3.1 Slimme verkeerslichten (iVRI's) en groene golf worden verder uitgebouwd
- 2.2.1.5.3.2 Verder uitbouwen van een performante mobiliteitsmonitoring
- 2.2.1.5.3.3 Het potentieel van zelfsturende en geautomatiseerde voertuigen wordt onderzocht
- 2.2.1.5.3.4 Optimaal benutten verkeersnetwerk i.f.v. verbeterde doorstroming
- 2.2.1.5.3.5 Studie gedragsverandering duurzame verplaatsingen
- 2.2.1.5.3.6 Milieuvriendelijk rijgedrag wordt gestimuleerd bij kandidaat-bestuurders
- 2.2.1.5.3.7 Er wordt samengewerkt met marktpartijen, bedrijven en kennisinstellingen, burgers, verenigingen en middenveldorganisaties om de vervoersvraag te

verminderen, meer te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen en in te zetten op duurzaam vervoer

2.2.1.5.4 De noodzakelijke **ruimtelijke condities** worden gecreëerd voor een klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid

BRONNEN

- ¹ <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20190313STO31218/co2-emissies-van-auto-s-feiten-en-cijfers-infografieken>
Publicatiedatum: 22-03-2019, Laatste update: 16-02-2023
- ² <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20190313STO31218/co2-emissies-van-auto-s-feiten-en-cijfers-infografieken>
Publicatiedatum: 22-03-2019, Laatste update: 16-02-2023
- ³ Ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan, 2021-2030.
<https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid/vlaams-energie-en-klimaatplan-vekp-2021-2030>
- ⁴ Ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan, 2021-2030. Hoofdstuk 2.2.1.4.2 'Vergroening van de vloot', pagina 42.
<https://www.vlaanderen.be/veka/energie-en-klimaatbeleid/vlaams-energie-en-klimaatplan-vekp-2021-2030>
- ⁵ "Waarom de middenklasse (nog) niet overstag gaat voor de elektrische auto", Stijn Decock, zaterdag 5 oktober 2024, De Standaard.
https://www.standaard.be/cnt/dmf20241004_97095942
- ⁶ Agentschap Binnenlands Bestuur, 2 Deelwagens per 1000 inwoners,
<https://lokaalklimaatpact.be/doelstellingen/deelwagens/2-deelwagens-1000-inwoners>
- ⁷ Bas Kurstjens Thomas Roelens, De Tijd, 12 januari 2024.
<https://www.tijd.be/ondernemen/auto/opmars-elektrische-auto-pakt-iedereen-in-snelheid/10518733.html>
- ⁸ <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/traffic/vehicle-stock>
- ⁹ Gesprek met Hajo Beeckman op 16 oktober 2023.
- ¹⁰ "Grootste drijfveer om voor mobiliteitsbudget te kiezen: het betaalt mee de hypotheek", De Tijd, 26 maart 2024.
<https://mobiliteitsbudget.be/nl>
- ¹² Afbeelding: FOD Mobiliteit en Vervoer,
<https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/het-mobiliteitsbudget-gaat-van-start-maart-2019-wat-houdt-het>
- ¹³ <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/het-mobiliteitsbudget-gaat-van-start-maart-2019-wat-houdt-het>
- ¹⁴ <https://www.attentia.be/nl/hr-consulting/flexibel-verlonen/mobiliteitsbudget/>
- ¹⁵ 'Vlaams Regeerakkoord, samen werken aan een welvarend Vlaanderen'. Publicatie september 2024.
<https://www.vlaanderen.be/publicaties/vlaams-regeerakkoord-2024-2029-samen-werken-aan-een-warm-en-welvarend-vlaanderen>
- ¹⁶ "Vlaams regeerakkoord 2024-2029: investeringen in mobiliteit voor Vlaamse welvaart", Geplaatst op 21/10/2024, Geschreven door Roel Vanderbeuren. <https://www.thenewdrive.be/vlaams-regeerakkoord-2024-2029/>
- ¹⁷ <https://mobilit.belgium.be/nl/publications/memorandum-2024>, pagina's 26 tem 3. 06/09/2024
- ¹⁸ "Pervers verslaafd aan de salarismogelijkheid: waarom geraken we er niet vanaf?", Nieuwsblad, Dirk Hendriks, Zondag 24 maart 2019.
https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190324_04277445
- ¹⁹ "Pervers verslaafd aan de salarismogelijkheid: waarom geraken we er niet vanaf?", Nieuwsblad, Dirk Hendriks, Zondag 24 maart 2019.
https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190324_04277445
- ²⁰ "Geen bedrijfswagen maar een mobiliteitsbudget: wat kan je ermee doen? En hoeveel is dat dan?", Nieuwsblad, Frida Deceunynck, Vrijdag 4 oktober 2024.
https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240926_94651252
- ²¹ <https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/gedeelde-mobiliteit>
- ²² Momenteel worden de meeste woon-werkverplaatsingen met de auto afgelegd, met slechts één persoon aan boord. Dit ondoelmatig gebruik van verplaatsingsmiddelen is een belangrijke oorzaak van vervuiling en verkeerscongestie tijdens de spitsuren. Dit heeft ook een grote impact op de economie: de OESO schat dat het economische verlies 1 tot 2 procent van het bbp bedraagt. Bovendien heeft de grote ecologische voetafdruk van het vervoer negatieve gevolgen voor het milieu en de volksgezondheid.
<https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/gedeelde-mobiliteit>
- ²³ Autodelen.net, Cozywheels, Dégage, Autodelen onder burens
(<https://www.autodelen.net/nl/toolkit/praktijk-gids-zo-boost-je-autodelen-onder-burens/>), p. 4.
- ²⁴ Coördinator FOD Financiën | Autonome Dienst | Ruling
- ²⁵ "Autodelen met bedrijfs- of salarismogelijkheid: fiscale analyse", Titeca, 28/6/2023. Pagina 12/20.
- ²⁶ Uit een gesprek met Mevr. Vandergeeten van Van Breda, 1 maart 2023
- ²⁷ Uit de expertmeeting
- ²⁸ Uit een gesprek met XX van Medius én ook opgemerkt op de expertmeeting
- ²⁹ TCO 1 houdt rekening met alle kosten buiten de fiscale kosten (zie categorie 4 hiervoor). TCO 2 houdt wel rekening met de fiscale kosten en wordt vaak Full TCO genoemd. TCO 3 gaat een stap verder en houdt naast de fiscale kosten ook rekening met de fiscale besparing die de onderneming realiseert gezien een deel van de autokosten ook fiscaal aftrekbaar is.
- ³⁰ Voor elektrische wagens wordt er uitgegaan van een forfait van 4%. De cataloguswaarde wordt dus vermenigvuldigd met 0,04.
(<https://www.securex.be/nl/lex4you/werkgever/themas/verlonen/bedrijfswagen/hoe-wordt-het-vaa-voor-elektrische-bedrijfswagens-berekend>).

³¹ “Leasingbedrijven onder druk vanwege lage tweedehandswaarde elektrische auto’s: ‘Als het zo doorgaat, stappen we uit de markt’”, De Standaard. Stijn Decock, Dinsdag 13 augustus 2024.

³² Het principe wordt veel gebruikt bij projectmanagement in zowel de private als de publieke sector. Wanneer managers praten over ‘SMART maken’ of ‘SMART formuleren’ bedoelen ze dat de doelen specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden moeten worden geformuleerd.

<https://nl.wikipedia.org/wiki/SMART-principe>

³³ <https://www.ruling.be/nl/ruling>

³⁴ ‘Provotyping(en), Duurzame toekomstbeelden ontwikkelen en waarmaken’, Stefaan Vandist. Juni 2024, LannooCampus.

³⁵ <https://www.battmobility.pro/over/#missie>

³⁶ Opmerking uit de expertmeeting: ‘Nederland heeft ook een systeem met bedrijfswagens, maar de integrale waarde wordt bij het beroepsinkomen geteld. Daartegenover liggen de belastingen er wel een pak lager dan in België – hier is het goedkoper om personeel in tankkaarten en wagens uit te betalen dan in cash.’

³⁷ Het aandeel werknemers met een mobiliteitsbudget is in 2023 opnieuw verdubbeld: van 0,2% in 2022 naar 0,4% in 2023: dat betekent dat één op 250 werknemers ondertussen een mobiliteitsbudget heeft. Met het federale mobiliteitsbudget ruilen medewerkers hun (recht op een) bedrijfswagen in voor een budget, waarmee ze zelf hun mobiliteit duurzaam invullen. Voorlopig gaat het enkel over bedienden met een bedrijfswagen: het gaat om meer dan één op 35 werknemers met een bedrijfswagen of 2,7%.

³⁸ Eén op de zestien werkgevers (organisaties met 100 tot 250 werknemers) biedt in 2023 een mobiliteitsbudget aan (6,4%) en één op de zeven werkgevers bij organisaties met meer dan 1.000 werknemers (13,2%)

https://www.sdworx.be/nl-be/over-sd-worx/pers/1-op-35-ruilt-bedrijfswagen-voor-mobiliteitsbudget?srsItd=AfmBOorUQ-CPdRx-Qqs-jZINsKHsdtF4hEz4Xsjm-225qhC9nAhc9tJ_, 12 februari 2024

³⁹ “Geen bedrijfswagen maar een mobiliteitsbudget: wat kan je ermee doen? En hoeveel is dat dan?”, Nieuwsblad, Frida Deceunynck, Vrijdag 4 oktober 2024. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20240926_94651252

⁴⁰ <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2022/2018.07.17-mob---261---carpooling---etude-mobilite-partagee---nl.pdf>

⁴¹ <https://mobilit.belgium.be/nl/duurzame-mobiliteit/gedeelde-mobiliteit>

BEELDEN

Beeld 1: Evolutie CO2-concentratie op aarde

Bron (eerste bron): 'Klimaat Schok, oplossingen voor overheid, bedrijven en burgers in België' van Geert Noels, Kristof Eggemont en Yanaika Denoyelle

Verwijzing naar oorspronkelijke info: Lüthi e.a. (2008), NCEI

Beeld 2: Verandering in emissieniveaus (in CO2-equivalent) per sector sinds 1990 in Europa

Bron (eerste bron): <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20190313STO31218/co2-emissies-van-auto-s-feit-en-en-cijfers-infografieken>

Publicatiedatum: 22-03-2019, Laatste update: 16-02-2023

Beeld 3: Verdeling Belgische uitstoot (in CO2-equivalent) per sector in 2019

Bron (eerste bron): 'Klimaat Schok, oplossingen voor overheid, bedrijven en burgers in België' van Geert Noels, Kristof Eggemont en Yanaika Denoyelle

Verwijzing naar oorspronkelijke info: Greenhouse gas (GHG) inventory, European Environment Agency (EEA)

Beeld 4: Sectorale aandelen in de Vlaamse ESR-broeikasgassen in 2021

Bron (eerste bron): VR 2023 1205 DOC.0518/2TER - Ontwerp Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, p. 27

Beeld 5: Broeikasgasemissies in Europa, verdeeld per vervoerswijze (2019)

Bron (eerste bron): <https://www.europarl.europa.eu/topics/nl/article/20190313STO31218/co2-emissies-van-auto-s-feit-en-en-cijfers-infografieken>

Publicatiedatum: 22-03-2019, Laatste update: 16-02-2023

Beeld 6: Evolutie van de emissiereductie per sector in België (1990-2019)

Bron (eerste bron): 'Klimaat Schok, oplossingen voor overheid, bedrijven en burgers in België' van Geert Noels, Kristof Eggemont en Yanaika Denoyelle

Verwijzing naar oorspronkelijke info: GHG inventory, EEA

Beeld 7: CO2-impact van een elektrische auto versus een dieselauto

Bron (eerste bron): 'Klimaat Schok, oplossingen voor overheid, bedrijven en burgers in België' van Geert Noels, Kristof Eggemont en Yanaika Denoyelle

Verwijzing naar oorspronkelijke info: Messagie, 2021

Beeld 8: Evolutie marktaandeel elektrische wagens in totaal aantal nieuw ingeschreven wagens

Bron (eerste bron): Bas Kurstjens Thomas Roelens, De Tijd, 12 januari 2024.

<https://www.tijd.be/ondernemen/auto/opmars-elektrische-auto-pakt-iedereen-in-snelheid/10518733.html>, 12-1-2024

Verwijzing naar oorspronkelijke info: ACEA

Beeld 9: Evolutie van het aantal personenwagens per brandstoftype 2014-2023

Bron (eerste bron): <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/traffic/vehicle-stock>, 1 February 2024

Beeld 10: Nieuwe elektrische (incl. hybride) personenauto's per type registrant (bedrijf of particulier)

Bron (eerste bron): <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/traffic/registration-motor-vehicles>, 1 February 2024

Beeld 11: De drie pijlers van het mobiliteitsbudget

Bron (eerste bron): <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/het-mobiliteitsbudget-gaat-van-start-maart-2019-wat-houdt-het>, 14.03.2019

Verwijzing naar oorspronkelijke info: Afbeelding: FOD Mobiliteit en Vervoer

Beeld 12: Een voorbeeld van de toepassing van het mobiliteitsbudget met haar 3 pijlers

Bron (eerste bron): <https://www.attentia.be/nl/hr-consulting/flexibel-verlonen/mobiliteitsbudget/>

Beeld 13: Samenvatting Brochure 'Autodelen voor bedrijven en organisaties'

Bron (eerste bron): eigen samenvatting van AUTODELEN VOOR BEDRIJVEN, EEN PRAKTISCHE GIDS, Copyright © 2021 Autodelen

Verwijzing naar oorspronkelijke info: <https://www.autodelen.net/nl/toolkit/brochure-autodelen-voor-bedrijven-en-organisaties/>

Beeld 14: Bevraging: type respondent: werkgever/werknemer (58 antwoorden)

Bron (eerste bron): bevraging 'zakelijk autodelen' door Klimplant vzw (afgesloten op 12/11/2023)

Beeld 15: "Bevraging: werknemers duiden aan wat de grootte van de onderneming is waarvoor ze werken (41 antwoorden)"

Bron (eerste bron): bevraging 'zakelijk autodelen' door Klimplant vzw (afgesloten op 12/11/2023)