



Mobia

by Febiac | Renta | Traxio

Mobility White Paper

2021-2022

Inhoud

Over Mobia	3
Missie van Mobia	4
Executive summary	5
Onze visie op mobiliteit	6
Gebruikersgerichte aanpak	6
Duurzame en multimodale aanpak	7
Rol van bemiddelaar bij de overheid	8
Naar een « zero-emissie » mobiliteit	9
Mobiliteitsbelasting	13
Multimodaliteit	16
Who's who Mobia	19

Over Mobia

Op de symbolische datum van 14 februari 2021 hebben de mobiliteitsfederaties Febiac, Renta en Traxio hun krachten gebundeld in “Mobia”.

Deze koepel stelt de drie federaties in staat gemeenschappelijke standpunten te ontwikkelen, te communiceren en te verdedigen, en zorgt ervoor dat elk van de federaties aan haar leden een bredere waaier van diensten kan aanbieden.

Mobia is geen fusie maar fungeert als een koepel die de drie federaties toelaat nauwer samen te werken aan al hun gemeenschappelijke thema's. Elk van de drie oprichtende federaties behoudt dus haar eigen identiteit en organisatie, naast haar betrokkenheid bij Mobia.

Gebundelde krachten

Mobia wil een meerwaarde creëren voor de leden van haar federaties, hun klanten en de maatschappij in het algemeen, dankzij de vereende krachten en knowhow van Febiac, Renta en Traxio. Mobia fungeert aldus als gesprekspartner voor de verschillende externe stakeholders in alle aangelegenheden die van gemeenschappelijk belang zijn voor de drie organisaties.

De mobiliteitsfederaties Febiac, Renta en Traxio vormen een alliantie onder de naam “Mobia”.

Philippe Dehennin

Voorzitter Febiac
Ondervoorzitter Mobia

Didier Perwez

Voorzitter Traxio
Ondervoorzitter Moba

Stefan Delaet

Voorzitter Renta
Voorzitter Mobia



Missie van Mobia

Febiac, Traxio en Renta bundelen hun krachten in een geest van samenwerking onder de naam Mobia.

Concreet verbinden de drie organisaties zich ertoe gemeenschappelijke standpunten te ontwikkelen over alle thema's waar de belangen van hun leden samenvallen, samen gegevens te verzamelen, studies uit te voeren, de resultaten onder één noemer te presenteren en ze te bespreken met beleidsmakers en stakeholders. Zij doen dit in de overtuiging dat "het geheel meer is dan de som der delen".

Febiac, Traxio en Renta zijn actief op het gebied van individuele mobiliteit en vervoer op maat. In dit ecosysteem staan product en dienst in steeds nauwere relatie tot elkaar en zowel maatschappelijke als technische ontwikkelingen doen de grenzen tussen de activiteiten van de drie organisaties en hun leden verschuiven. Auto's, bestelwagens en vrachtwagens, motorfietsen, scooters en fietsen - en het privébezit daarvan - zullen een belangrijke rol blijven spelen. Tegelijkertijd winnen andere manieren van vervoer en gebruiksmodellen aan belang. Om hun leden en stakeholders te begeleiden bij de uitdagingen die deze transformatie met zich meebrengt, willen de drie organisaties een bredere waaier aan ondersteunende diensten aanbieden. Door hun krachten te bundelen zullen de sectorfederaties doeltreffender op deze uitdagingen kunnen antwoorden.

Sommige thema's blijven specifiek voor elke sector. Om die reden behoudt elk van de betrokken organisaties zijn eigen specificiteit en autonomie. De drie federaties fuseren dus niet, maar versterken elkaar waar mogelijk.

De activiteiten van Mobia zijn ondergebracht in een afzonderlijke juridische entiteit, die wordt geleid door vertegenwoordigers van de drie organisaties.

"Onze aandacht gaat in het bijzonder naar het opvolgen van nieuwe bedrijfsmodellen en technologieën, digitalisering en circulaire economie."

Er werden negen domeinen afgebakend, waarin specialisten van Febiac, Traxio en Renta zich verenigen om toekomstgerichte standpunten uit te werken en de leden te ondersteunen: New Mobility, Opleiding, Lobby, Communicatie, Fiscaliteit, Data&Digital, Wetgeving/Bemiddeling, Sociaal en Homologaties.

Bijzondere aandacht gaat naar het opvolgen van nieuwe bedrijfsmodellen en technologieën, digitalisering en de verschuiving naar een steeds meer circulaire economie.

Mobia vertegenwoordigt via haar drie organisaties zo'n 10.000 bedrijven en 160.000 werknemers. Samen realiseren de leden een toegevoegde waarde van 11,5 miljard euro en zijn ze goed voor 2,6% van het Belgische BBP.



Executive summary

Algemene overwegingen

- de burger staat steeds centraal in alle beschouwingen
- verdediging van het recht op mobiliteit en de vrije keuze van individuele mobiliteit, die voor zoveel mogelijk mensen financieel toegankelijk moet zijn
- verdediging van technologische neutraliteit bij de inspanningen om zich aan te passen aan de "55"-doelstelling door open te blijven staan voor alle technologische ontwikkelingen en alternatieve brandstoffen
- zoeken naar de beste match tussen het profiel van de gebruiker en de technologie die het best past bij zijn behoeften en middelen
- rekening houden met de koolstofvoetafdruk van de gehele levenscyclus van de verschillende vervoerswijzen
- geleidelijke integratie van structureel "hybride" telewerk

Naar een koolstofvrije mobiliteit

- rekening houden met een onvermijdelijke overgangperiode voordat koolstofneutrale mobiliteit wordt bereikt
- de vergroening van het wagenpark bevorderen door elektrificatie en andere realistische maatregelen te versnellen om de "55"-doelstelling te halen
- de betrokken overheden oproepen om samen te werken en de timing tussen de drie gewesten van het land te harmoniseren, zodat de burgers beter op hun beslissingen kunnen anticiperen
- de bevoegde autoriteiten oproepen om een openbare oplaadinfrastructuur te voorzien om op efficiënte wijze tegemoet te komen aan de behoeften van de verschillende gebruikersprofielen

Mobiliteitsbelasting

- wegwerken van ongelijke behandeling van particulieren en ondernemingen betreffende fiscale aftrekbaarheid en belastingvoordelen in verband met elektromobiliteit (bv. installatie van oplaadpunten)
- heroverwegen van plug-in hybride voertuigen, die een bijzonder geschikte mobiliteitsoplossing zijn voor bepaalde gebruikersprofielen
- de invoering aanmoedigen van een gunstigere belastingregeling voor louter elektrisch afgelegde kilometers
- anticiperen op de budgettaire gevolgen van de energietransitie voor de overheidsinkomsten
- een intelligente kilometerheffing invoeren, geharmoniseerd tussen de drie gewesten van het land, op voorwaarde dat deze tot doel heeft de verplaatsingen te spreiden om de files te verminderen en budgettair neutraal te zijn.

Multimodaliteit

- maatregelen aanmoedigen ter vereenvoudiging, versoepeling en verruiming van de voorwaarden om toegang te krijgen tot het mobiliteitsbudget om zo een verdere verschuiving naar duurzame mobiliteit te stimuleren





Onze visie op mobiliteit

Gebruikersgerichte aanpak

Individuele mobiliteit is een grondrecht dat wij moeten verdedigen, evenals het recht van de burger om vrij zijn mobiliteit te kunnen kiezen, zowel voor privé- als voor beroepsdoeleinden, en dit tegen betaalbare voorwaarden.

Alle vormen van mobiliteit, gemotoriseerd, zacht, geëlektrificeerd, verbonden, geautomatiseerd, individueel of gedeeld, voor personen, goederen of diensten, worden geconfronteerd met specifieke uitdagingen die fundamenteel verschillen naargelang van wanneer en waar elke burger zich structureel of occasioneel moet verplaatsen, of waar goederen of diensten moeten worden geleverd.

In plaats van één type mobiliteit te stigmatiseren of bepaalde technologische ontwikkelingen of alternatieve brandstoffen uit te sluiten vooraleer ze de kans hebben gekregen om zich te bewijzen, moeten we openstaan voor alle pistes die kunnen helpen om het complexe vraagstuk van duurzame mobiliteit met zijn vele onbekenden op te lossen.

De waaier van gebruikersprofielen, redenen om zich te verplaatsen en bestaande of opkomende technologische oplossingen is erg breed. In plaats van te proberen één enkele technologie te verplichten, moeten we proberen de best mogelijke match te vinden tussen het profiel van de gebruiker en de technologie die het best aan zijn mobiliteitsbehoeften en zijn middelen beantwoordt.

"Digitalisering en coördinatie van de verschillende vervoerswijzen zijn van essentieel belang, net als een comfortabel en gevarieerd aanbod."

Wij moeten ervoor zorgen dat individuele mobiliteit niet exclusief voorbehouden wordt aan een elite, maar toegankelijk blijft, in welke vorm dan ook, voor zoveel mogelijk mensen.

Iedere burger moet de vrijheid hebben om zijn eigen vervoermiddel te gebruiken zoals hij of zij dat wenst, hoewel wij ons ervan bewust zijn dat in bepaalde omstandigheden, op bepaalde plaatsen of voor bepaalde personen, gedeelde



vervoersoplossingen passender kunnen zijn. Digitalisering en coördinatie van de verschillende vervoerswijzen zijn van essentieel belang, net als een comfortabel en gevarieerd aanbod. Wij streven er nu al naar om deze gedeelde vervoersoplossingen aantrekkelijk te maken. Tegelijkertijd zijn wij ervan overtuigd dat de toekomst van mobiliteitsdiensten alleen stabiel zal zijn als het bedrijfsmodel voor alle deelnemers in de keten winstgevend is.

De opkomst van nieuwe technologieën mag niet leiden tot mobiliteitsarmoede door sommige mensen hun individuele mobiliteit af te nemen. Een voor zoveel mogelijk mensen financieel toegankelijke individuele mobiliteit moet behouden blijven. In een fase van energietransitie moeten we ervoor zorgen dat het aanbod van recente voertuigen, die al aan strenge emissie- en luchtkwaliteitsnormen voldoen, blijft bestaan.

Als mobiliteitsaanbieders leveren onze bedrijven een breed scala aan vervoer- en aanverwante diensten. De vrije keuze van de gebruiker staat centraal. Wij zorgen mee voor een financieel haalbare toegang tot de meest geschikte mix van vervoermiddelen, zowel voor particuliere en zakelijke gebruikers als voor personen- en goederenvervoer, en wij rekenen erop dat de overheden in diezelfde geest samenwerken.

Duurzame en multimodale aanpak

Wij pleiten voor duurzame mobiliteit in het belang van alle burgers om, na de aanpassingsperiode aan de "55"-doelstelling, koolstofneutraliteit te bereiken zoals door de Europese instanties in het kader van het akkoord van Parijs is vastgelegd.

Het koolstofvrij maken van de mobiliteitssector zal grote veranderingen vragen in onze energievoorziening en in de organisatie van onze bedrijven. Sommige activiteiten zullen aanzienlijk afnemen, terwijl nieuwe activiteiten zullen ontstaan. Daarom moeten wij samen met de betrokken sectoren en de overheid oplossingen vinden die deze overgang mogelijk maken.

Wij zorgen voor een zo duurzaam mogelijk aanbod dat is aangepast aan de gebruikersprofielen en de mobiliteitsbehoeften, met bijzondere aandacht voor de verkeersveiligheid, die een permanente en prioritaire zorg blijft.

Deze duurzame aanpak geldt voor het vervoermiddel zelf, maar ook voor de dienst na verkoop. Wij helpen oplossingen te vinden om de milieu- en klimaatimpact per passagier of per vrachtkilometer tot een minimum te beperken. Voor ons moet deze aanpak technologieneutraal zijn. Wij pleiten voor overgangperiodes die onze ondernemingen in staat stellen deze overgang in goede banen te leiden.



Rol van bemiddelaar bij de overheid

De overheid moet zorgen voor een betere ruimtelijke ordening. Op kortere termijn moet men blijven inzetten op de aanleg van veiligere fietsinfrastructuur en op het veiliger maken van bepaalde kruispunten voor gemotoriseerd verkeer.

"Verkeersveiligheid is een voortdurende en prioritaire zorg."

Verkeersveiligheid is een voortdurende en prioritaire zorg. Als sector is het onze verantwoordelijkheid te zorgen voor innovaties die ongevallen kunnen voorkomen en mee te werken aan onderzoek om beter te begrijpen hoe we het aantal verkeersslachtoffers kunnen terugdringen.

Bovendien is er voor de overheid een cruciale rol weggelegd bij de overgang naar emissievrije mobiliteit. Zorgen voor bevoorradingszekerheid van betaalbare elektriciteit en het opladen van elektrische voertuigen zijn hierbij prioritair.

Wij zijn bezorgd over de ongecoördineerde wildgroei van zones met verkeersbeperkingen. De burger raakt niet meer wijs uit het kluwen van fiscale en verkeersregels tussen steden en gemeenten, gewesten en de federale overheid. Bovendien dreigt elke stad de controle over mobiliteit als dienstverlening op te eisen, waardoor de gebruikers met heel wat beperkingen geconfronteerd zullen worden. Belastingen moeten redelijk zijn, vergroening bevorderen en streven naar de meest duurzame oplossingen. Ze mogen er niet toe leiden dat bepaalde vervoermiddelen nog slechts voor een klein deel van de bevolking beschikbaar zijn.

De belasting op bedrijfswagens is in ons land gekoppeld aan die op de lonen. Er wordt vaak verwezen naar de "problemen" die het relatief

gunstige fiscale statuut van bedrijfswagens veroorzaakt, maar de economische voordelen en de mogelijkheden die deze voertuigen bieden om de vergroening van het wagenpark te versnellen, worden te weinig belicht.

Alles wat het afleggen van emissievrije kilometers bevordert, zoals het gebruik van tweewielige voertuigen, moet ook kunnen genieten van een fiscaal gunstig regime.

Ten slotte moet de overheid voor de ondernemingen in onze sectoren een klimaat scheppen waarin zoveel mogelijk obstakels verdwijnen. In samenwerking met de overheid willen we goede afspraken maken, bijvoorbeeld in de vorm van gedragscodes, in ruil voor een wettelijk kader dat creativiteit en ondernemerschap bevordert. Wij willen ook partners zijn bij de opleiding van jongeren en bij de opleiding of omscholing van beroepskrachten.

Wij vragen aan de overheid om te zorgen voor de nodige infrastructuur en evenwichtige en stabiele randvoorwaarden te creëren om de bovengenoemde doelstellingen te verwezenlijken, onder meer op het gebied van belastingen en energietransitie.

Bedrijven in onze sectoren moeten hun activiteiten ook op een economisch rendabele manier kunnen uitvoeren. Dit onderscheidt ons van het openbaar vervoer, dat gewoonlijk rechtstreeks met overheidsgeld wordt gefinancierd.





Naar een « zero-emissie » mobiliteit

Verbetering van de luchtkwaliteit

De overgrote meerderheid van de personenwagens, bedrijfsvoertuigen en sommige voertuigen voor openbaar vervoer worden vandaag aangedreven door verbrandingsmotoren.

In de afgelopen jaren is enorme vooruitgang geboekt bij de vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen die het milieu rechtstreeks beïnvloeden, met name stikstofoxiden en fijnstof.

Voertuigen die aan de meest recente Euro 6d-norm voldoen, stoten zelfs onder reële rijomstandigheden vaak minder schadelijke deeltjes uit dan de concentratie van deze stoffen in de omgevingslucht die zij aanzuigen.

De Euro 6-norm is sinds 2014 van kracht, wat betekent dat bijna alle bedrijfswagens nu aan deze strenge regelgeving voldoen. De gemiddelde leeftijd van een privéwagen in België is

meer dan 10 jaar. Een groot deel van deze vloot voldoet aan de Euro 5-norm, die al heel streng was en gold voor nieuwe voertuigen die van 2009 tot 2014 werden verkocht.

Bedrijfswagens kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de verjonging van het particuliere wagenpark. Aan het eind van hun "eerste leven" zouden meer van deze voertuigen op de lokale markt moeten blijven in plaats van te worden geëxporteerd. Onze sectoren willen samenwerken om creatieve oplossingen te vinden om dit doel te bereiken, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van passende financiering.

"Bijna alle bedrijfswagens voldoen nu aan de Euro 6-norm."

Sommige steden en regio's verbieden geleidelijk de toegang aan voertuigen die niet aan de nieuwste normen voldoen, om de concentratie van vervuilende stoffen te verminderen.



Wij betreuren het dat de normen en de timing voor het weren van deze voertuigen in de verschillende lage-emissiezones niet zijn geharmoniseerd tussen de drie gewesten van het land.

De minder begoede burgers worden het eerst getroffen door rijverboden in lage-emissiezones, aangezien zij vaak niet over de financiële middelen beschikken om een milieuvriendelijker voertuig met verbrandingsmotor aan te schaffen, laat staan een elektrisch voertuig, of het nu nieuw is of zelfs recent tweedehands. Een "zero-emissie" wagen zal nog lange tijd duurder blijven dan een vergelijkbaar voertuig met traditionele verbrandingsmotor. Uit verschillende studies (waaronder Test Aankoop en Bloomberg) blijkt dat de prijzen van nieuwe voertuigen met verbrandingsmotor en die met elektrische motor niet binnen de vijf jaar, d.w.z. niet vóór 2026, gelijk zullen zijn. Vandaag liggen de investeringskosten voor een elektrisch voertuig 25 tot 80% hoger dan voor zijn equivalent met verbrandingsmotor. De gebruikskosten zijn lager, maar zelfs dan blijven de totale kosten hoger, vooral voor een particulier.

Wij erkennen de dringende noodzaak om het wagenpark te vergroenen en tegelijkertijd - voor zover mogelijk - de keuze van de burger te respecteren. Gezien de vaak onbetaalbare prijzen van geëlektrificeerde voertuigen die momenteel op de markt beschikbaar zijn, denken wij dat de vergroening van het wagenpark sneller zou verlopen indien particulieren ervoor zouden kiezen een nieuwer, milieuvriendelijker voertuig met verbrandingsmotor aan te kopen in plaats van te wachten tot zij een betaalbaar elektrisch voertuig kunnen aanschaffen.

Samen met de overheid willen onze sectoren helpen om de overgang naar nieuwere voertuigen makkelijker te maken, door de consument aan te moedigen om te kiezen voor voertuigen die aan de meest milieuvriendelijke Euro-normen

voldoen. Op korte termijn is het wenselijk om te oude wagens geleidelijk te bannen. Oldtimers of voertuigen met historische of culturele waarde kunnen in een welbepaalde context worden ontzien.

Tegelijkertijd vestigen wij de aandacht van bepaalde gebruikers op de vele moderne technieken, zoals eco-onderhoud, die het mogelijk maken om bestaande voertuigen efficiënter te gebruiken en tegelijkertijd hun uitstoot van fijn stof aanzienlijk te verminderen.

Koolstofvrij maken

Het wegvervoer is verantwoordelijk voor 22% van de CO₂-uitstoot. Om de klimaatdoelstellingen te halen, zetten de Europese Unie en de lidstaten sterk in op een vermindering van de CO₂-uitstoot van nieuwe voertuigen.



22% CO₂-uitstoot door voertuigen

De stijgende verkoop van nieuwe elektrische voertuigen is echter niet de enige hefboom om de doelstellingen met betrekking tot verminderde uitstoot van broeikasgassen te behalen. Op basis van de verwachte toename van elektrische voertuigen, schatten wij dat in 2030 nog ongeveer 80% van het lichte voertuigenpark een verbrandingsmotor zal hebben. Zonder maatregelen om de uitstoot van de bestaande vloot te verminderen, zijn de klimaatdoelstellingen van Parijs volgens ons zo goed als onhaalbaar. Om de koolstofvoetafdruk tijdens de energietransitiefase te helpen verkleinen, zou de hoeveelheid CO₂-uitstoot al met enkele honderdduizenden tonnen kunnen worden verminderd als de meerderheid van de gebruikers van een wagen met verbrandingsmotor zou kiezen voor een nieuwer en dus milieuvriendelijker voertuig.



Voor bedrijfswagens is de CO₂-uitstoot al een bepalende factor in de formules voor de fiscale aftrekbaarheid, de RSZ-solidariteitsbijdrage en het voordeel van alle aard.

Vanaf 2026 zullen nieuwe voertuigen die nog steeds CO₂ uitstoten 10 tot 40% duurder worden.

Vandaag is al een kwart van de nieuw verkochte bedrijfswagens uitgerust met een elektrische motor met oplaadcapaciteit. De nieuwe belasting voor bedrijfswagens die in 2026 van kracht wordt, met een overgangsregeling vanaf 2023, zal deze evolutie naar een drastische vermindering van de CO₂-uitstoot versnellen. Nieuwe voertuigen die nog steeds CO₂ uitstoten, zullen tussen 10 en 40% duurder worden in vergelijking met de huidige belastingregeling.

Wij betreuen het dat plug-in hybrides, mits op de juiste wijze gebruikt, niet in aanmerking komen voor belastingvoordeel, aangezien zij een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren aan het verkleinen van de koolstofvoetafdruk. Alle nieuwe voertuigen moeten worden uitgerust met een geïntegreerde brandstofverbruiksmeter (OBFCM - On-Board Fuel Consumption Meter), waarmee reële verbruiksgegevens kunnen worden verzameld, zoals de registratie van kilometers die uitsluitend elektrisch zijn afgelegd. Wij willen de overheid bewustmaken van de bijdrage die een verantwoord en meetbaar gebruik van plug-in hybride voertuigen kan leveren aan het milieu. Het is heel goed mogelijk mechanismen te ontwikkelen om gebruikers aan te moedigen zoveel mogelijk emissievrije kilometers met deze auto's te rijden, en tegelijk ruimte te laten voor degenen die moeilijk toegang hebben tot oplaadfaciliteiten.

In het kader van de overgang naar een emissievrije mobiliteit heeft de industrie ervoor

gekozen zwaar te investeren in elektrisch aangedreven voertuigen. Op dit moment is het alles behalve duidelijk of het elektriciteitsnet hierop is voorbereid. Een groot deel van de verantwoordelijkheid ligt ten onrechte bij de gebruiker, die zijn laadgedrag moet afstemmen op de capaciteit van de energieleveranciers en de distributienetbeheerders. Vandaag zijn er ongeveer 5,8 miljoen auto's in België. Slechts 0,3% van het particuliere wagenpark en 5,8% van het bedrijfswagenpark zijn elektrische voertuigen. Volgens onze schattingen zullen er tegen 2030 ongeveer 1,5 miljoen volledig elektrische voertuigen en enkele honderdduizenden plug-in hybrides op onze wegen rijden.



± 20% van het wagenpark zou elektrisch zijn in 2030

Wat de openbare oplaadinfrastructuur betreft, moeten de gewesten onverwijld vooruitgang boeken. Hoe meer elektrische voertuigen er worden verkocht, hoe meer gebruikers we zullen zien die niet de mogelijkheid hebben om thuis of op het werk op te laden.

Wij verwachten transparantie van de verschillende spelers die van ver of dichtbij bij de elektromobiliteit betrokken zijn, zodat onze medeburgers op tijd de juiste beslissingen kunnen nemen.

Mobia is bezorgd over de energievoorziening en de verdeling en ontwikkeling van openbare oplaadinfrastructuur. Wij pleiten voor een grondige monitoring van het aantal, de locatie en de dichtheid van de infrastructuur die nodig is voor de elektrificatie van het wagenpark. Om dit te kunnen opvolgen is een nationaal plan nodig voor de plaatsing van (ultra)snelle laders langs hoofdwegen en moeten hotspots voorzien worden, evenals duidelijke oplossingen voor het opladen in steden en dichtbevolkte gebieden.



Volgens een Europese maatstaf die de installatie van 1 (semi-)publiek oplaadpunt per 10 elektrische voertuigen aanbeveelt, zou België tegen 2030 zo'n 114.000 (semi-)publieke oplaadpunten nodig hebben om de meer dan 1 miljoen elektrische voertuigen die dan op onze wegen zullen rijden, te kunnen opladen. Met tot dusver minder dan 9.000 operationele en voor het publiek toegankelijke oplaadpunten, is België nog ver van dit doel verwijderd. De gewesten moeten dus onverwijld in actie komen om een minimale oplaadcapaciteit te garanderen voor elk nieuw elektrisch voertuig dat ingeschreven wordt.

Tegelijkertijd moet de ontwikkeling van diverse innovatieve koolstofarme technologieën worden gestimuleerd, zoals hernieuwbare brandstoffen (synthetisch of met een laag fossiel aandeel), die volgens ons een sleutelrol zullen spelen bij het koolstofvrij maken van het nog bestaande wagenpark met verbrandingsmotor in 2030. Daartoe is ook de implementatie van aangepaste infrastructuur nodig.

Mobia is van mening dat de overgang naar emissievrije mobiliteit mogelijk is onder de volgende voorwaarden:

- De vergroening van het wagenpark moet steeds gebeuren met respect voor de keuze en de financiële middelen van de burger
- Normen en timing voor toegangsverboden in de verschillende lage-emissiezones moeten worden geharmoniseerd.
- Wij pleiten voor het bepalen van een duidelijke en transparante timing voor de geleidelijke verstrenging van de toegangscriteria tot lage-emissiezones, rekening houdend met de invoering van de nieuwe Euro-normen en een uitzonderingsregeling voor voertuigen met historische waarde.
- Voor bepaalde categorieën van voertuigen moeten synthetische en biobrandstoffen

ook beschouwd worden als een deel van de mogelijke oplossingen om koolstofneutraliteit te bereiken.

- Het potentieel om de CO₂-uitstoot te verminderen ligt niet alleen in de verkoop van nieuwe voertuigen, maar ook in een verantwoord gebruik van PHEV's, eco-onderhoud, enz.
- Wij vragen meer duidelijkheid over de vraag of de bevoorrading en distributie van elektriciteit voldoende goed geregeld zullen zijn om de massale toevloed van herlaadbare wagens die ons te wachten staat, op te vangen. En dit met behoud van hetzelfde comfort voor de gebruiker die op dat moment nog met een verbrandingsmotor rijdt.
- Wat de openbare laadinfrastructuur betreft, moeten de gewesten dringend een versnelling hoger schakelen.





Mobiliteitsbelasting

Belasting op vervoermiddelen

In 2019 bedroegen de belastinginkomsten van de overheid uit gemotoriseerd vervoer in totaal 21,4 miljard euro, waarvan het grootste deel afkomstig was van personenauto's (79%). Deze inkomsten overtreffen ruimschoots de overheidsinvesteringen in infrastructuur en openbaar vervoer.



79% van belastingen afkomstig van personenauto's

Principes

Volgens Mobia moeten belastingen op vervoermiddelen:

1. budgettair neutraal zijn en tegelijk zorgen voor verantwoordelijker gedrag en de verantwoordelijkheden trapsgewijs verdelen volgens het beginsel eigenaar/gebruiker/vervuiler betaalt.
2. noodzakelijke verplaatsingen voor het werk en waarvoor geen alternatief bestaat, niet ontmoedigen.
3. de uitstoot van broeikasgassen controleren.
4. de uitstoot van vervuilende stoffen controleren.
5. files vermijden door het gebruik van de infrastructuur te spreiden en het maken van niet-essentiële verplaatsingen buiten de piekuren aan te moedigen
6. transparant, eenvoudig en consistent zijn tussen alle bestuursniveaus.

Belastingen op vervoermiddelen moeten het gedrag beïnvloeden, maar er tegelijkertijd voor zorgen dat zoveel mogelijk mensen die geen alternatief hebben, mobiel blijven.

Het loutere feit dat men over een eigen vervoermiddel beschikt, mag niet tot een aanzienlijke belastingheffing leiden. De hoogte van de belasting moet in de eerste plaats afhangen van de mate waarin het gebruik van het vervoermiddel een negatieve invloed heeft op het milieu, de economie of de veiligheid.

Belastingen en heffingen die bepaald worden op basis van gedrag, moeten worden geïnd bij de gebruiker.

Voor onze sectoren en voor de mobiliteitsgebruiker in het algemeen is het van essentieel belang dat wij beslissingen kunnen nemen binnen een stabiel fiscaal kader en dat wij, in geval van noodzakelijke veranderingen, kunnen rekenen op een redelijke overgangperiode met een duidelijke visie op wat de toekomst brengt.

Hoewel wij volledig achter verdere decarbonisatie staan, vinden wij dat de overheid zich te eenzijdig en radicaal focust op 100% elektrische voertuigen.

Nieuwe belastingregels voor de vergroening van de bedrijfswagen

In het algemeen betreuren wij dat er, in vergelijking met de bedrijven, weinig fiscale stimulansen zijn om particulieren ertoe aan te zetten over te schakelen naar elektromobiliteit. Het is belangrijk om weten dat 47% van de nieuwe voertuigen op naam van een particulier en 53% op naam van een bedrijf wordt ingeschreven. Wij zijn wel verheugd over het feit dat zowel particulieren als bedrijven kunnen genieten van fiscale voordelen om thuis of op het werk oplaadpunten te installeren. Wij betreuren het evenwel dat deze stimulansen geleidelijk zullen worden afgebouwd om tegen eind 2024 volledig te verdwijnen.

Hoewel wij volledig achter verdere decarbonisatie staan, vinden wij dat de overheid zich te eenzijdig en radicaal focust op 100% elektrische voertuigen. Wij betreuren het dat "plug-in hybrides", die voor bepaalde gebruikersprofielen een bijzonder interessante oplossing voor geëlektrificeerde mobiliteit kunnen zijn, worden genegeerd. Nog wat plug-in hybrides betreft, blijven wij voorstander van de invoering van een gunstiger belastingtarief voor kilometers die uitsluitend elektrisch worden gereden.

Het is onbegrijpelijk dat de overheid plug-in hybrides of voertuigen uitgerust met andere schone technologieën fiscaal bestraft. De fiscale aftrekbaarheid van personenwagens die op fossiele brandstoffen rijden, wordt geleidelijk afgeschaft en zal in 2026 0% bedragen, terwijl de nieuwste generatie Euro 6-motoren bijzonder efficiënt zijn op het gebied van CO₂-uitstoot.

Bovendien betreuren wij dat de fiscale aftrekbaarheid van koolstofvrije auto's geleidelijk zal worden teruggebracht tot maximaal 67,5% vanaf 2031.



Intelligente kilometerheffing

Wij zijn voorstander van een intelligente, budgetneutrale kilometerheffing, geharmoniseerd tussen de drie gewesten van het land, op voorwaarde dat ze tot doel heeft het verkeer te spreiden in tijd en ruimte om de files te verminderen en de mobiliteit duurzamer te maken.

Alvorens een intelligente kilometerheffing in te voeren, wil Mobia er zeker van zijn dat er alternatieve en betrouwbare vervoersoplossingen voorhanden zijn en dat deze heffing niet leidt tot een verkapte verhoging van de autobelasting. Het systeem moet ertoe aanzetten om verplaatsingen zoveel mogelijk te optimaliseren, maar mag er tegelijkertijd niet toe leiden dat het gebruik van de auto een voorrecht wordt voor degenen die het zich kunnen veroorloven, en het mag de beroepsactieve middenklasse niet benadelen.

Hoewel wij volledig achter verdere decarbonisatie staan om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, zijn wij van mening dat de overheid zich te eenzijdig en radicaal focust op 100% elektrische voertuigen alleen, terwijl de verkoop van voertuigen met verbrandingsmotor en/of hybride voertuigen die aan de meest milieuvriendelijke normen en moderne naverkooptechnieken voldoen, ook kan helpen om de CO₂-uitstoot te verminderen tijdens de energietransitiefase.





Multimodaliteit

De auto, ondersteund door andere mobiliteitsoplossingen, blijft essentieel voor heel wat individuele verplaatsingen

De wagen is een vat vol technologie. Het is een "passe-partout" voor de meeste mobiliteitsbehoeften, vooral in een land als België waar de ruimtelijke ordening weinig gestructureerd en het openbaar vervoer vaak ontoereikend is. Om een socioloog gespecialiseerd in de automobielsector te citeren: de auto moet zorgen voor alle verplaatsingen van personen en/of goederen waarin andere vervoerswijzen niet kunnen of willen voorzien. In de afgelopen 40 jaar is het particuliere wagenpark verdrievoudigd en blijft ook het vrachtvervoer over de weg op een erg hoog niveau.

Hoewel voertuigen in de loop der jaren steeds schoner en veiliger zijn geworden, heeft de wegeninfrastructuur zich te traag ontwikkeld en zijn er door de sterke toename van het aantal door auto's en vrachtwagens afgelegde kilometers veel negatieve externe effecten ontstaan.

De fiets heeft de laatste jaren een sterke comeback gemaakt als degelijk alternatief voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen, mits voldoende mensen er gebruik van maken. Met name de elektrificatie en de ontwikkeling van een betere fietsinfrastructuur hebben hiertoe bijgedragen. De belastingregeling maakt het financieel ook aantrekkelijker om de fiets te nemen voor woon-werkverplaatsingen.

"Efficiënte digitale tools zijn essentieel om dienstenmobiliteit succesvol te maken."

Voor gebruikers van het openbaar vervoer is er niet alleen een groeiend aanbod aan deeloplossingen, zoals fietsen en scooters voor de eerste en laatste kilometers, maar ook individuele "meeneemfietsen" die populairder zijn dan ooit. Autodelen is een oplossing voor wie in een stedelijke omgeving woont en slechts af en toe verre verplaatsingen moet maken.



Met de opkomst van deze nieuwe oplossingen is het van essentieel belang dat de verschillende vervoerswijzen zo soepel en snel mogelijk op elkaar aansluiten. Ook de routeplanning en betaling voor elke dienst in een multimodale keten moeten zo eenvoudig mogelijk zijn om de mensen ervan te overtuigen deze systemen te gebruiken. Efficiënte digitale tools zijn essentieel om deze "dienstenmobiliteit" tot een succes te maken.

Deze verschillende mobiliteitsoplossingen hoeven niet met elkaar te concurreren, maar moeten elkaar aanvullen om zo goed mogelijk aan de mobiliteitsbehoeften van de consument te voldoen.

Voor een grote meerderheid van de mensen blijft het bezit van een auto de meest universele en comfortabele oplossing voor hun mobiliteitsbehoeften. Om de files tegen te gaan en onze mobiliteit duurzamer te maken, komen steeds meer leden van onze federaties met oplossingen waardoor gebruikers minder kilometers met de auto moeten afleggen en, als alternatieve of aanvullende optie, gebruik kunnen maken van tweewielers of gedeeld vervoer. Wij willen een partner van de overheid zijn bij de ontwikkeling van deze alternatieven en tegelijkertijd zorgen voor eerlijke concurrentievoorwaarden voor particuliere en openbare aanbieders van vervoersoplossingen.

Mobiliteitsbudget

Wijzigingen in het kader van de vergroening van bedrijfswagens

Volgens de beschikbare statistieken van de sociale secretariaten wordt het mobiliteitsbudget momenteel door slechts ongeveer 1.000 bestuurders met een bedrijfswagen, d.w.z. slechts 0,2%. Met andere woorden: 99,8% van de bestuurders van een bedrijfswagen heeft nog geen gebruik gemaakt van het mobiliteitsbudget, hoewel het al in maart 2019 in werking is getreden. We moeten dus op dit moment het nog erg matige succes van het mobiliteitsbudget relativeren.

In het kader van de vergroening van bedrijfswagens brengt de federale overheid een aantal

"99,8% van de bestuurders van een bedrijfswagen heeft nog geen gebruik gemaakt van het mobiliteitsbudget."

wijzigingen aan in de wetgeving omtrent het mobiliteitsbudget. Enkele aanpassingen, waar ook onze sectoren al lange tijd om vragen, worden nu doorgevoerd. Tegelijkertijd is dit wetsvoorstel een gemiste kans om het mobiliteitsbudget toegankelijker te maken als alternatief voor of aanvulling op de bedrijfswagen.

Bij de invoering van de regelgeving in 2019, vreesde de wetgever voor misbruik, wat leidde tot een aantal voorwaarden die vrij ingewikkeld leken voor wie een mobiliteitsbudget wilde invoeren. Helaas houdt de wetgever in het huidige wetsvoorstel vast aan de meeste van deze voorwaarden, waardoor er nog steeds aanzienlijke belemmeringen blijven voor de verdere groei van het mobiliteitsbudget.

Het verheugt ons dat in pijler 2 onder meer abonnementen op het openbaar vervoer voor



gezinsleden, parkeerkosten bij treinstations en beschermende fietsuitrusting zijn opgenomen.

Er blijven echter nog enkele verbeterpunten:

- + De "wachtijden" voor werkgevers en werknemers die willen overstappen van een bedrijfswagen naar het mobiliteitsbudget moeten worden afgeschaft.
- + Het mobiliteitsbudget blijft voorbehouden aan personen met een werknemersstatuut. Zelfstandigen en zelfstandige bedrijfsleiders blijven van de maatregel uitgesloten. Aangezien deze groepen geleidelijk aan groter worden, blijft hierdoor een enorm potentieel onbenut.
- + De overheid zou het systeem actiever moeten promoten. Vandaag beperkt dit zich tot een website, maar echt wervend is dit niet.
- + Ook wijzelf als mobiliteitsactoren moeten nog actiever aan de slag en samen met HR-specialisten creatieve oplossingen zoeken om het mobiliteitsbudget te doen inpassen in bv. cafetariaplannen.
- + Een uitbreiding naar niet-bedrijfswagengebruikers zou ook zeer welkom zijn. We beseffen dat dit raakt aan loonafspraken rond terugbetaling woon-werkverkeer in vele sectoren, maar vakbonden en werkgevers zouden dit onderwerp bespreekbaar moeten maken.
- + Na deze wettelijk aanpassingen moeten we alles ook een beetje tijd geven. Een voertuig inruilen kan maar kostenefficiënt gebeuren op het einde van het leasecontract of indien het voertuig afgeschreven is
- + De geplande versoepeling en uitbreiding in verband met de terugbetaling van hypotheeklen in de tweede pijler is een maatregel die wij niet steunen en waarvan wij ons afvragen of hij in overeenstemming is met de Grondwet.

Het mobiliteitsbudget kan een meerwaarde betekenen voor onze sectoren en voor de mobiliteit in het algemeen, als alternatief voor of aanvulling op de bedrijfswagen.

Onze federaties zijn het eens met een aantal van de wijzigingen in het mobiliteitsbudget, maar er blijven nog obstakels. De "wachtijden" voor werkgevers en werknemers die willen overstappen van een bedrijfswagen naar het mobiliteitsbudget moeten worden afgeschaft.

Een uitbreiding naar niet-bedrijfswagengebruikers zou wenselijk zijn, evenals voor zelfstandige bedrijfsleiders.

De geplande versoepeling en uitbreiding van de tweede pijler voor de aflossing van hypotheeklen is een maatregel die wij niet steunen.

We moeten dit concept de nodige tijd geven.

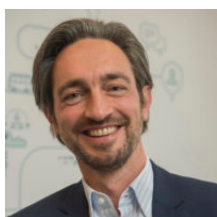


Who's who Mobia

De Raad van Bestuur bestaat uit 9 bestuurders, 3 van elk stichtend lid. Het voorzitterschap wisselt om de 2 jaar tussen de 3 federaties.

Momenteel is Stefan Delaet voorzitter van de Raad van bestuur van Mobia als vertegenwoordiger van Renta. In de Raad van Bestuur zetelt ook een moderator, Luc De Moor, die mee de debatten coördineert.

Leden van de Raad van Bestuur van Mobia



Stefan Delaet
Voorzitter Raad van Bestuur | Renta



Philippe Dehennin
Ondervoorzitter | Febiac



Didier Perwez
Ondervoorzitter | Traxio



Steven Pauwels
Renta



Andreas Cremer
Febiac



Peter Daeninck
Traxio



Luc De Moor
Moderator



Frank Van Gool
Renta



Denis Gorteman
Febiac



Wim Vos
Traxio



François-Xavier Dubois
François-Xavier Dubois staat in voor het dagelijks bestuur van de vereniging.





Mobia

by Febiac | Renta | Traxio

Meer weten?
Surf naar mobia.be

Mobia vzw is een samenwerking tussen
Febiac, Renta en Traxio

© **Mobia vzw**

J. Bordetlaan 164, 1140 Evere

Contact: François-Xavier Dubois

+32 491 71 91 66

 info@mobia.be