

Vergroening bedrijfswagens focust eenzijdig op volledig elektrische wagens

Brussel | 20 april 2021

Vandaag onthulde minister van Financiën Van Peteghem de plannen over de vergroening van de bedrijfswagens, die ook reeds in grote lijnen opgenomen waren in het federale regeerakkoord.

De hoofdlijnen van het wetsontwerp zijn als volgt:

- Voor voertuigen die aangekocht of besteld worden of waarvoor een leasecontract getekend wordt vanaf 1/9/2021 mag in de fiscale formules enkel nog de WLTP CO₂-uitstoot gebruikt worden.
- Bedrijven die publiek toegankelijke laadpalen plaatsen of particulieren die een thuislaadpaal zetten, krijgen een beperkte fiscale stimulans
- Het mobiliteitsbudget wordt lichtjes bijgestuurd. Zo zal men in pijler 1 van dat budget een voertuig met een maximale uitstoot van 120 gr CO₂/km (WLTP) kunnen inzetten, dit ter compensatie van de minder gunstige WLTP waarden t.a.v. NEDC
- Voor nieuwe plug-in hybrids aangeschaft vanaf 1/1/23 zal nog een een maximale aftrek gelden van 50% voor verbruik van benzine en diesel.
- Zero-emissie vrachtwagens zullen vanaf 2023 kunnen genieten van een bijkomende investeringsaftrek. Ter compensatie zal de vrijstelling van accijns op professionele diesel deels verminderd worden.

- Vanaf aanslagjaar 2026 (kalenderjaar 2025) zal voor voertuigen die nieuw aangeschaft werden vanaf 1/1/23 geleidelijk aan de fiscale aftrek afgebouwd worden om op nul te eindigen in 2028.
- Nieuwe personenwagens aangeschaft vanaf 1/1/26 die niet-zero emissie zijn zullen niet meer fiscaal aftrekbaar zijn. Bestelwagens en motorfietsen met CO2-uitstoot zullen nog maximaal 50% aftrekbaar zijn.

Mobia, de koepelfederatie van Febiac, Traxio en Renta, juicht toe dat er rechtszekerheid wordt geboden en dat er niet wordt geraakt aan de RSZ en het voordeel van alle aard (uitgenomen een beperkte invloed van de overschakeling naar WLTP CO2). Bovendien zal er voor de voertuigen die vandaag rijden volgens dit voorstel geen negatieve financiële impact zijn.

Hoewel onze sector klaar is voor deze transitie, vinden we het echter onbegrijpelijk dat de regering de plug-in hybrides of voertuigen voorzien van andere schone technologieën volledig fiscaal afstraft.

Michel Martens (Febiac): “de autosector investeert in de energietransitie, maar we vragen ons af of alle bestuurders van bedrijfswagens en de overheid zélf klaar zullen zijn. Er blijven heel wat vraagtekens rond groene stroom, e-netten, uitrol laadinfrastructuur, publieke laadtarieven, de energiefactuur etc. Het is voorbarig om alle eieren nu in de mand te leggen van de volledig elektrisch auto, de deur zou minstens open moeten blijven voor zuinige plug-in hybrids.”

Een gecoördineerd plan met de 3 gewesten over de verdere uitbouw van de laadinfrastructuur dringt zich nu versneld op.

Frank Van Gool (Renta) wijst op de bijkomende fiscale complexiteit. “Voor voertuigen die aangekocht worden voor 1 januari 2023 blijven ook na 2026 de huidige regels gelden, mits toepassing van de WLTP CO2 voor bestellingen geplaatst na 1 september 2021. Maar vanaf dan moet je als ondernemer bijna je boekhouder meenemen naar de autoshowroom om door het fiscale bos de

bomen nog te zien. De overgangsregeling is te ingewikkeld. Het is ook niet ‘verboden’ om een niet-elektrische bedrijfswagen aan te kopen vanaf 2026. Nieuwe voertuigen die nog CO2 uitstoten zullen tussen de 10% en 25% netto duurder worden ten opzichte van de huidige fiscaliteit. De vraag of dat voor iedereen in elke situatie duurder zal uitvallen dan een volledig elektrisch voertuig kunnen we nu nog niet beantwoorden omdat we niet alle parameters kennen die in 2026 zullen gelden. Er zal dus nog flink gerekend moeten worden”.

Patrick Piret (Traxio) vult aan: “Ook bestelwagens worden niet gespaard, de aftrekbaarheid van nieuwe voertuigen met CO2 uitstoot valt vanaf 2026 terug tot 50% en dat terwijl we nog geen duidelijk zicht hebben op het aanbod van dat soort voertuigen tegen die tijd. De voorziene tussenkomsten voor laadpalen zijn volgens ons ook ontoereikend en aan te veel voorwaarden gebonden. Zo moet een particulier verplicht groene stroom aankopen als hij van de belastingaftrek gebruik wilt maken en moeten bedrijven hun parkings vrijhouden voor derden die willen komen laden.”

De aanpassingen aan het mobiliteitsbudget zijn welgekomen, maar we denken dat een meer verregaand debat nodig is om deze wetgeving tot een succes te maken. Met name de inpassing in het bredere kader van de cafetariaplannen moet bestudeerd worden.

Meer informatie kan u vinden op www.mobia.be

Sedert 14 februari 2021 werken de mobiliteitsfederaties Febiac, Renta en Traxio samen onder de naam ‘Mobia’. De drie partners vertegenwoordigen 10.000 bedrijven, 160.000 werknemers en 2,6% van het Belgische bbp.