



01

## Mobility Management

### Hybride werken, hybride mobiliteit

**V**andaag is er nog weinig twijfel dat de lang aanslepende gezondheidscrisis geleid heeft tot een algemene invoering van het hybride werken. Hybride werken gaat gepaard met minder afgelegde kilometers voor het woon/werkverkeer, met andere mobiliteitsbehoeften en een meer hybride invulling van de mobiliteit. Meer dan ooit ligt er heel wat rekenwerk op de tafel van de fleet/mobility manager.

Er is heel wat paniek ontstaan na de aankondiging van de 'zero emissie' strategie van onze regering, uiteindelijk bekrachtigd door publicatie in het Belgische Staatsblad op 3 december 2021. Daarom is het belangrijk om de hoofdlijnen van de autofiscaliteit nog even op een rijtje te zetten, temeer daar deze nu redelijke zekerheid bieden voor de periode 2022 tot 2031.

- Alle bestaande federale berekeningsformules voor de autofiscaliteit blijven dit jaar onveranderd doorlopen. Wel wijzigt het VAA als gevolg van een indexering eind 2021, wat tot een verhoging met +5 à +15% kan leiden, afhankelijk van het aandrijftype.
- Indien het homologatiedocument zowel de NEDC 2.0 als WLTP uitstootwaarde vermeldt, mag de laagste waarde gehanteerd worden voor de autofiscaliteit. Voor alle nieuw bestelde wagens zal evenwel in 95% van de gevallen enkel nog de WLTP-uitstootwaarde vermeld staan.
- Auto's met verbrandingsmotoren kunnen ook na 1 januari 2026 als nieuw voertuig worden ingeschreven., maar genieten vanaf die datum geen enkele fiscale aftrek meer. Bovendien zal de CO2-bijdrage het viervoudige bedragen van het standaardtarief.

- Voor alle momenteel ingeschreven auto's en deze die vóór 01 juli 2023 worden besteld, blijft de op gram CO2-uitstoot gebaseerde berekeningsformule 'levenslang' van toepassing. Vanaf die datum tot en met 31 december 2025 wordt de fiscale aftrekbaarheid van auto's met CO2 -uitstoot degressief afgetopt, om op 0% terug te vallen vanaf 2028.
- Emissievrije voertuigen blijven tot en met 31 december 2026 voor 100% aftrekbaar. Daarna daalt de aftrek geleidelijk tot 67,5% vanaf 2031.

Met wat we nu weten over de autofiscaliteit voor de komende jaren, is een strategische planning voor het wagenpark een meer haalbare zaak dan verleden jaar. Voor wie nog twijfels heeft over de elektrificatie, of voor gebruikers die thuis niet over laadmogelijkheden kunnen beschikken, en zeker voor veelrijders (dienstwagens, geen functiewagens) is het belangrijk maximaal te bestellen voor 1/7/2023 om zo lang mogelijk te genieten van de vandaag geldende fiscale aftrek.

Wie milieugegericht kiest met gunstig fiscaal regime over langere tijd, gaat best voluit voor zero emissie wagens, EV of FCEV (waterstof).

Dit jaar moeten we verder rekening houden met langere levertijden van 6 tot

9 maanden. Bovendien moeten in het kader van de elektrificatie van de vloot laadinfrastructuur en voertuig samengaan. Meer dan ooit is de TCO2 de maatstaf bij de selectie van auto's voor het wagenpark. TCO2 omvat alle kosten die gepaard gaan met de terbeschikkingstelling van de auto, inclusief eventuele vergoedingen voor carwash en parking.

#### Mobiliteitsbudget en war for talent

Hybride en flexibel werken zijn belangrijke wapens in de strijd voor jong talent, maar ook het mobiliteitsaanbod van een werkgever speelt daarop in. Het mobiliteitsbudget biedt daartoe een sterke

**01.** Vanaf 1 januari 2026 vervalt elke fiscale aftrek voor auto's met verbrandingsmotor. De overheid dwingt via de autofiscaliteit volledige elektrificatie af en kunnen ook na als nieuw voertuig worden ingeschreven., maar genieten vanaf die datum geen enkele fiscale aftrek meer.

**02.** De elektrische fiets is de grote winnaar bij de transitie naar hybride mobiliteit.

**03.** De werknemer beschikt op elk ogenblik over een waaier aan mobiliteitsoplossingen. De werkgever bepaalt welke diensten worden toegestaan, eventueel eventuele gebruikslimieten.

**04.** Het openbaar vervoer verloor heel wat reizigers door de gezondheidscrisis. Bij De Lijn werd in 2021 een gemiddelde daling met 40% op bussen en trams vastgesteld.



02

troef, zeker met de nieuwste wijzigingen, al blijft het wel nog steeds beperkt tot werknemers die vanuit hun functie recht hebben op een bedrijfswagen.

Basisprincipe: TCO van een bestaand voertuig omzetten naar mobiliteitsbudget, dat vrij te verdelen is over 3 pijlers:

1. een (kleinere) auto met  $\leq 95$  g/km CO<sub>2</sub>-uitstoot of idealiter elektrisch
2. aanvullende duurzame mobiliteitsoplossingen
3. een eventueel overschot cash uitbetaald (onderworpen aan 38,07 RSZ-bijdragen)

#### Aanpassingen vanaf 1 januari 2022:

- De wachttijd voor instap voor wie recht heeft op een bedrijfswagen was 1 jaar, maar vervalt.
- Voortaan zijn zowel rente- als kapitaalsaflossing van een hypotheecair krediet in te brengen in de 2<sup>e</sup> pijler voor zover de werknemer maximaal 10km van de werkplaats woont (voordien

5km). Het is tevens mogelijk om de woonplaats als hoofdwerkplek op te geven i.p.v. het kantoor bij veelvuldig thuiswerken.

- Accessoires en fietskledij worden toegestaan in de 2<sup>e</sup> pijler
- Abonnementen openbaar vervoer kunnen nu ook voor het gezin aangekocht worden in de 2<sup>e</sup> pijler.
- Parkeerkosten bij (haltes) openbaar vervoer

Het wettelijk en fiscaal interessante mobiliteitsbudget betekent niet het einde van de bedrijfswagen, maar biedt een alternatief voor wie de auto weinig of niet nodig heeft. Het minimum bedrag is 3000 euro; het maximum is 1/5<sup>e</sup> van het totale brutoloon, begrensd op maximaal 16.000 euro op jaarbasis.

Het mobiliteitsbudget laat zich ook integreren in een meer gepersonaliseerd cafetariaplan, wat nog meer maatwerk toelaat naar elke werknemer. Vooral grotere

bedrijven zagen/zien meer heil in een eigen, meer gepersonaliseerd 'benefitsplan' t.o.v. het mobiliteitsbudget.

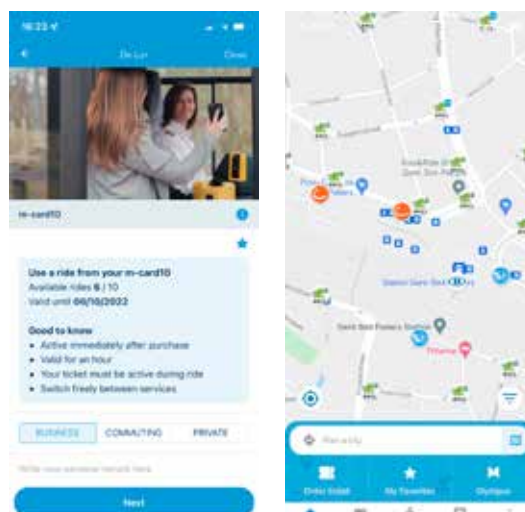
#### Mobility Card

Mobiliteitskaarten en -apps bieden een complementaire tool voor het beheer van het mobiliteitsbudget of cafetariaplan, zowel door de werkgever als de werknemer. Het gaat vooral om het beheer van de 2<sup>e</sup> pijler, waarin een groot aantal mobiliteitsdiensten (ook internationaal) kunnen opgenomen worden. Het meest courant zijn alle vormen van openbaar vervoer, deelauto's en deelfietsen. Afhankelijk van de aanbieder van de oplossing kunnen taxi- en autoverhuurbedrijven, evenals parkeurbedrijven ingesloten worden. De veelzijdigheid van de oplossing is steeds afhankelijk van de door de 'provider' ingesloten overeenkomsten met bedrijven die toegang verlenen tot hun mobiliteitservices.

Het gebundeld aanbod van mobiliteit gerelateerde services moet gebruikers aansporen om gewoonten te doorbreken, verplaatsingen anders te bekijken en een mobiliteitsoplossing te kiezen die optimaal aansluit bij de verplaatsing en het moment dat men deze wil maken. Mobility kaarten en apps concretiseren de trend naar MaaS (Mobility as a Service).

Voor werkgevers biedt de mobility card of -app het voordeel van een gecentraliseerde facturatie. De boekhouding wordt niet langer belast met onkostennota's, twijfelachtige fiscale bewijsstukken, discussies allerhande met de werknemers. Het bepalen van het restsaldo in de 3<sup>e</sup> pijler kost geen moeite. Niet onbelangrijk is ook de integratie van het beheersysteem in de pay roll administratie van bedrijven.

Door Eduard Coddé



03



04