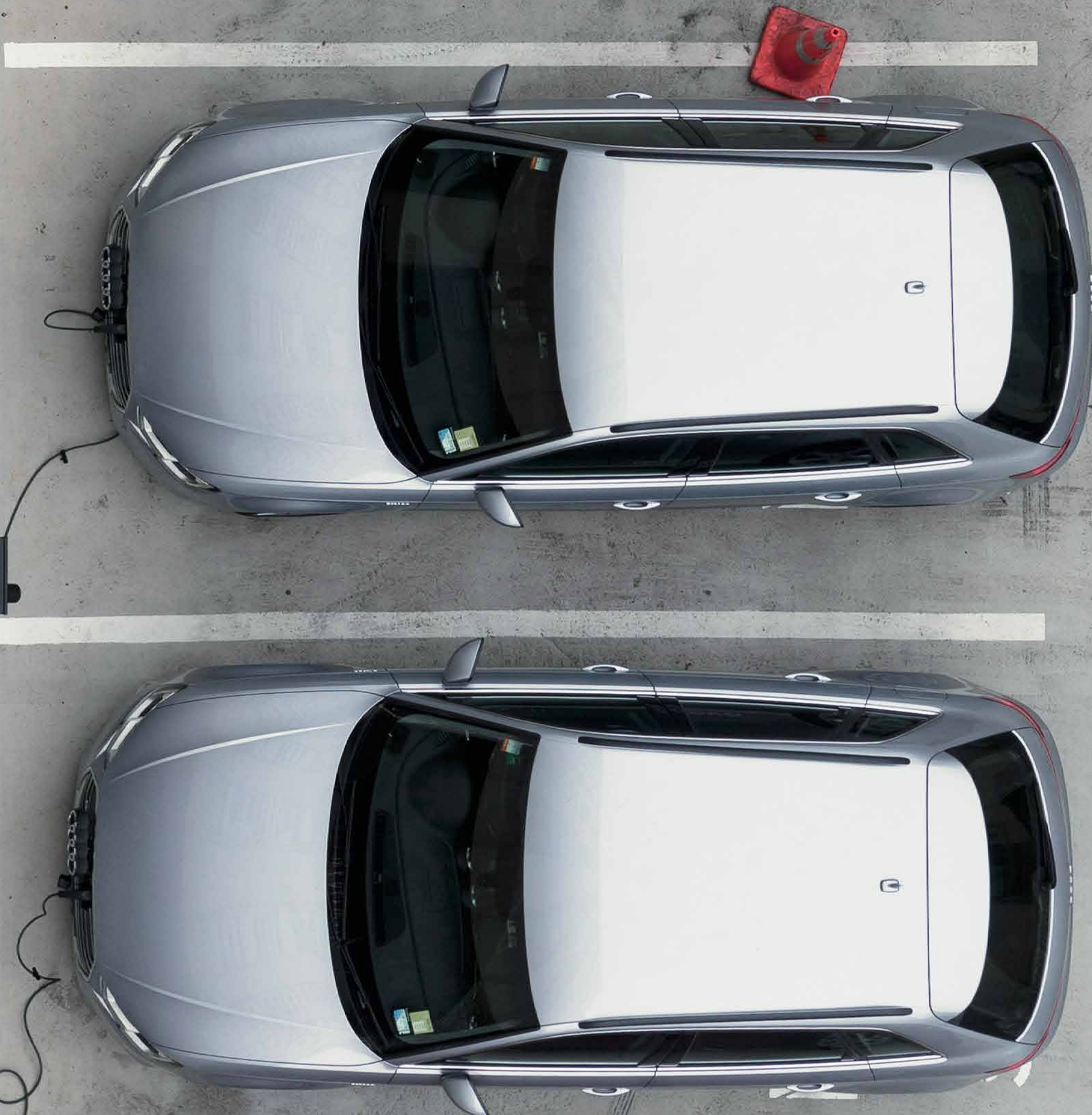


# Plug-inhybrides

Zo doe je het plaatje kloppen.





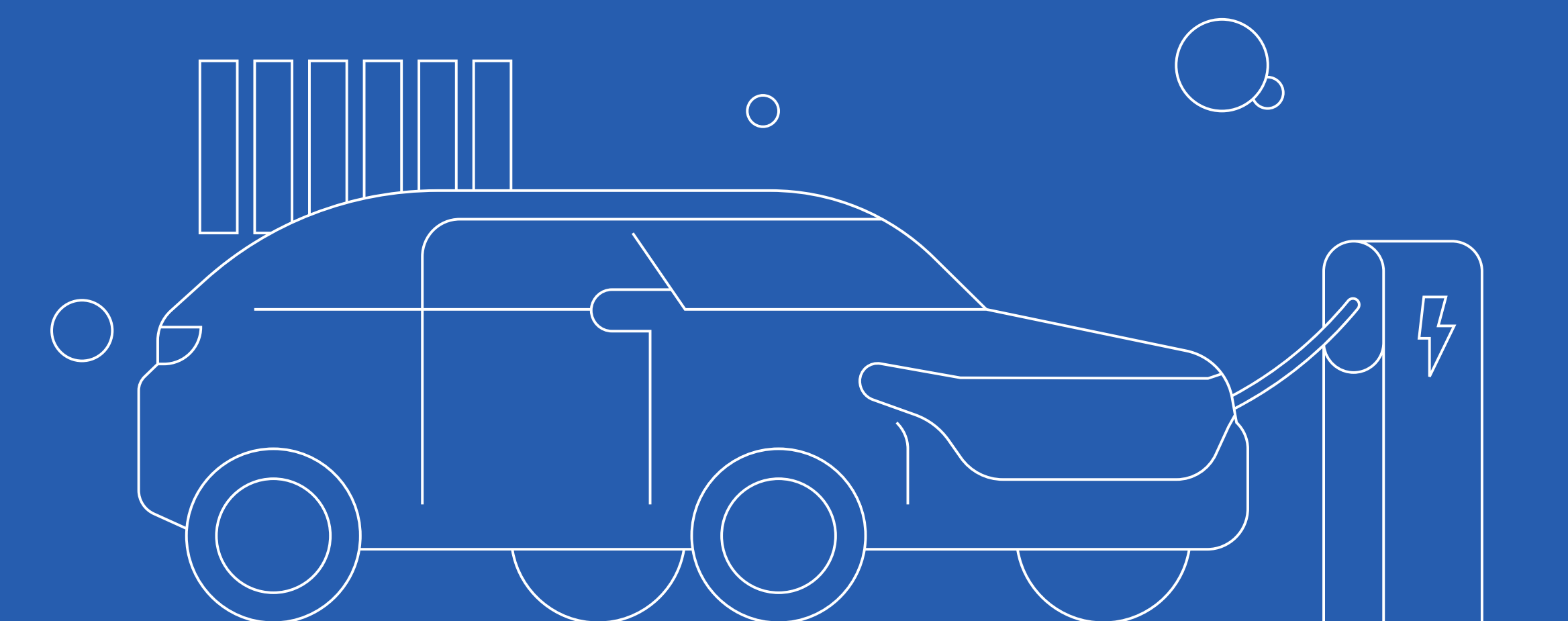
share this whitepaper

# Inhoud

Het verschil tussen fake en echt	4
Kijk verder dan de leaseprijs	6
Een delicate balans	8
Het aanbod breidt fors uit	10
Conclusie	14

# De voordelen van plug-in hybrides? Minder CO<sub>2</sub> en mogelijk een lagere TCO.

Oplaadbare hybrides hebben de wind in de zeilen. Ze helpen bedrijven om hun CO<sub>2</sub>-uitstoot te verlagen, bieden een uitgesproken rijcomfort door hun stille werking en kunnen interessante TCO-cijfers voorleggen – voor zover ze fiscaal gezien als “echte” plug-inhybride beschouwd worden. Toch zijn ze niet onomstreden. Wie niet het juiste gebruiksprofiel heeft en een plug-inhybride niet maximaal oplaadt, komt bedrogen uit. Bovendien is 2021 het jaar waarin de WLTP-homologatienorm wordt ingevoerd ter vervanging van de NEDC, met hogere CO<sub>2</sub>-cijfers tot gevolg. In deze whitepaper vind je de elementen die je in rekening moet brengen om het ecologische en economische plaatje te doen kloppen en van een plug-inhybride de perfecte opstap te maken naar elektrisch rijden.



# Het verschil tussen fake en echt

In België krijgen PHEV's een flink fiscaal duwtje in de rug voor zover ze door de fiscus als "echte" plug-inhybride worden beschouwd.

## **Fake of echt**

- Hangt af van 2 factoren
- Bepaalt de fiscale aftrekbaarheid
- Bepaalt het VAA
- Ligt aan de basis van de TCO

Of je nu een break, een berline, een grote of kleine SUV least, het voertuig moet voldoen aan twee voorwaarden:

- De CO<sub>2</sub>-uitstoot mag niet meer dan 50 g/km bedragen.
- Het aantal kWh van de aandrijfbatterij per 100 kg voertuig-gewicht moet minstens 0,45 zijn.

Wordt aan beide criteria voldaan, dan zijn alle voertuigkosten – van afschrijving en brandstof over onderhoud en banden tot verzekering en bijstand – aftrekbaar voor een percentage dat varieert tussen 95 en 100%, naargelang van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In het andere geval is er sprake van een fake hybride en wordt voor de fiscale aftrekbaarheid gekeken naar de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het conventionele model waarvan de plug-inhybridevariant is afgeleid. Bestaat dat niet, dan wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de plug-inhybride forfaitair vermenigvuldigd met 2,5.

Een gunstig TCO-verhaal valt of staat dus met de kwalificatie van de plug-inhybride als "echt" of "fake".

# Wat er voor plug-inhybrides fiscaal verandert in 2021? In principe niet zoveel.

## **Overstap naar WLTP**

Op 1 januari 2021 schakelt België over op de WLTP-normering voor de homologatie van het verbruik en de CO<sub>2</sub>-cijfers. Dat betekent dat de officiële CO<sub>2</sub>-uitstoot van een auto met zo'n 10 à 25% stijgt. Dat kan nadelige fiscale gevolgen hebben.

Constructeurs kunnen in 2021 echter zowel de WLTP-waarde als de NEDC-waarde meedelen op het gelijkvormigheidsattest. In dat geval kan de eigenaar van het voertuig zelf de meest gunstige waarde kiezen als berekeningsbasis voor de fiscaliteit.

## **Het geval plug-inhybrides**

Wat plug-inhybrides met een uitstoot van maximaal 50 g/km betreft, zijn de constructeurs zelfs verplicht om tot eind 2022 de NEDC-waarde te blijven communiceren naast de WLTP-waarde. Zo loop je niet het risico dat de "echte" PHEV die je vandaag bestelt, morgen als "fake" wordt beschouwd en al zijn voordelen verliest.

## **BIV en wegenbelasting**

In Vlaanderen gold tot eind december 2020 een vrijstelling op de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse wegenbelasting voor plug-inhybrides die minder dan 50 g/km uitstoten. Vanaf 2021 betalen Vlaamse bedrijven en zelfstandigen wél belastingen voor hun PHEV, al zijn die nog steeds erg gunstig.

Voor geleasede voertuigen verandert er echter niets. Bij operationele leasing wordt de plug-inhybride immers ingeschreven door de leasemaatschappij en volgen de BIV en de wegenbelasting de regels van het Brussels Gewest. Ze worden berekend op basis van de motorinhoud en het vermogen van de verbrandingsmotor. De CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft in dit geval geen impact.



share this whitepaper

# Kijk verder dan de leaseprijs

De werkelijke kostprijs van een bedrijfsauto is niet gelijk aan de leaseprijs. Die laatste omvat dan wel alle operationele kosten, zoals afschrijving, taksen, interesten, verzekering, onderhoud en reparaties, banden en mobiliteitsbijstand, maar er zijn bijkomende elementen die veel gewicht in de schaal werpen. Het eerste element bestaat uit de fiscale effecten, het tweede wordt gevormd door de werkelijke brandstofkosten. Het geheel van de leaseprijs plus de fiscale effecten en de werkelijke brandstofkosten wordt TCO (total cost of ownership) genoemd.

## **Fiscale effecten, maar ook sturing**

De fiscale effecten zijn de verrekening van de niet-recupereerbare btw, de solidariteitsbijdrage, de fiscale aftrekbaarheid en de belastingen op de verworpen uitgaven. Daar heb je als dusdanig geen vat op. Op de hoeveelheid brandstof en elektriciteit die je verbruikt in grote mate wel. Net daarom is het een zaak om goed te cijferen en vooral om goed te managen om de (delicate) balans te doen kloppen. Een aangepaste carpolicy is dan ook geen luxe, maar een must als u overweegt om plug-inhybrides toe te laten.

## **De TCO van een auto hangt af van**

1. De leaseprijs
2. De fiscale effecten
3. De werkelijke brandstofkosten



# Een delicate balans

Kunnen echte plug-inhybrides steeds een interessante Total Cost of Ownership voorleggen? Het antwoord hangt af van heel wat elementen, die de balans kunnen doen kantelen.

## **Bestuurdersprofiel**

Of de balans gunstig is voor de PHEV, hangt voor een groot stuk af van de mate waarin je elektrisch kunt rijden en van het aandeel snelwegkilometers. Iemand die op en af kan pendelen op elektriciteit en slechts 30% op brandstof rijdt, is door de bank genomen de perfecte kandidaat. Hoe groter het aantal elektrische kilometers, hoe gunstiger de slotsom. Thuis kunnen laden is bijna een must, al moet je het geval per geval bekijken. Als je batterij een actieradius biedt van 50 kilometer, dan mag je eigenlijk niet verder wonen dan 30 kilometer van je werk om een gunstig TCO-scenario te hebben. Als je ook op het werk kunt laden, dan mag je als gebruiker bij wijze van spreken 60 kilometer van kantoor wonen.

## **Laaddisdiscipline en rijgedrag**

Het voorgaande geldt maar in zoverre je je auto daadwerkelijk in het stop-contact steekt. Laaddisdiscipline is een absolute voorwaarde om de kosten onder controle te houden. Een plug-inhybride weegt al snel 200 kilo meer dan de benzine- of dieserversie waarvan hij is afgeleid. Als je de batterij niet oplaadt, verbruik je zelfs meer dan die benzine- of dieserversie. Plug-inhy-



bride diesels lijken niettemin een interessante oplossing voor wie regelmatig wat langere afstanden moet afleggen. Daarnaast moet je je ook een andere rijstijl aanmeten, waarbij je maximaal anticipeert om zoveel mogelijk energie weer op te slaan in de batterij als je uitbolt.

### **Laadkosten**

Je zou kunnen argumenteren dat wie een publieke laadpaal in zijn nabijheid heeft, niet per se thuis moet kunnen laden. Toch mag je niet vergeten dat de kostprijs per kWh aan een laadpaal hoger ligt dan die van de stroom die je thuis van het net haalt. Die stroom kan gemakkelijk vergoed worden door de werkgever dankzij een intelligente laadkabel of een wallbox. Ook die kostprijs moet je meerekenen in de TCO.

### **Verskil in aankoopprijs en CO<sub>2</sub>-uitstoot**

Het prijsverschil tussen de versie met conventionele motor – benzine of diesel – en de plug-inhybride is vaak aanzienlijk. Of je dat fiscaal recupereert door de hogere aftrekbaarheid, hangt af van het verschil in CO<sub>2</sub>-uitstoot. Als je vertrekt van een diesel met een emissiewaarde van 100 g/km en de bijhorende fiscale aftrekbaarheid van 70%, dan mag het supplement in de aankoopprijs van de plug-inhybride niet te groot zijn. Neem je een auto met een CO<sub>2</sub>-uitstoot van 130 g/km en 55% aftrekbaarheid als vertrekpunt, dan liggen de kaarten al een stuk gunstiger voor de plug-in. Die is immers tussen 95 en 100% aftrekbaar.

Een factor die de balans kan doen kantelen is overigens de korting die je krijgt. Sommige constructeurs geven minder korting op het plug-inhybride model dan op de gewone versies. Het **netto prijsverschil** is in dat geval groter dan het bruto prijsverschil. Dat is nadelig voor de TCO van de plug-inhybride. Goed rekenen is dus de boodschap.



# Het aanbod breidt fors uit

Tot voor kort waren hybrides met een oplaadbare batterij het voorrecht van mensen met een stevig budget. Vandaag is dat helemaal anders. Je vindt ze tegenwoordig in het gamma van haast alle constructeurs, die ze bovendien niet enkel aanbieden in hun duurdere modellen. Zelfs compacte hatchbacks, breaks en cross-overs gaan aan de stekker, zodat ze toegankelijk worden voor een steeds ruimer publiek.

## COMPACT



Elektrisch  
rijbereik:  
62 km<sup>1</sup>

### VW GOLF eHYBRID

**Verbrandingsmotor:** benzine

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 28 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 32 521<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 114/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
Renault Mégane Grandtour E-Tech	Benzine	Vanaf 29 g/km	50 km	€ 28 327	€ 114
SEAT Leon e-Hybrid	Benzine	Vanaf 32 g/km	60 km	€ 28 339	€ 114
Mercedes A250e	Benzine	Vanaf 32 g/km	68 km	€ 33 500	€ 114
Skoda Octavia Combi PHEV	Benzine	Vanaf 31 g/km	60 km	€ 33 711	€ 115

## MIDDENKLASSE



Elektrisch  
rijbereik:  
55 km<sup>1</sup>

### SKODA SUPERB COMBI IV

**Verbrandingsmotor:** benzine

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 35 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 36 727<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 174/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
Peugeot 508 1.6 Hybrid	Benzine	Vanaf 32 g/km	52 km	€ 38 554	€ 130
BMW 330e Touring	Benzine	Vanaf 38 g/km	57 km	€ 43 099	€ 148
Mercedes-Benz C300de	Diesel	Vanaf 35 g/km	53 km	€ 43 500	€ 147
Volvo V60 T6 Recharge	Benzine	Vanaf 36 g/km	55 km	€ 47 752	€ 162



share this whitepaper

## EXECUTIVE



Elektrisch  
rijbereik:  
52 km<sup>1</sup>

### VOLVO V90 T6 RECHARGE

**Verbrandingsmotor:** benzine

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 40 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 55 785<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 190/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
DS 9 E-Tense	Benzine	Vanaf 33 g/km	50 km	€ 44 620	€ 154
BMW 530e	Benzine	Vanaf 39 g/km	57 km	€ 50 413	€ 173
AUDI A6 50 TFSI e	Benzine	Vanaf 39 g/km	51 km	€ 51 265	€ 175
Mercedes-Benz E300de Break	Diesel	Vanaf 42 g/km	54 km	€ 55 900	€ 188

## COMPACTE SUV



Elektrisch  
rijbereik:  
52 km<sup>1</sup>

### MINI COUNTRYMAN COOPER S E

**Verbrandingsmotor:** benzine

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 40 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 33 595<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 115/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
Kia XCEED PHEV	Benzine	Vanaf 29 g/km	48 km	€ 30 157	€ 114
Volvo XC40 T4 Recharge	Benzine	Vanaf 41 g/km	45 km	€ 38 661	€ 131
BMW X2 xDrive25e	Benzine	Vanaf 43 g/km	53 km	€ 39 132	€ 133
Mercedes GLA250e	Benzine	Vanaf 38 g/km	62 km	€ 39 400	€ 134

## MIDDENKLASSE SUV



Elektrisch  
rijbereik:  
58 km<sup>1</sup>

### DS7 CROSSBACK E-Tense

**Verbrandingsmotor:** benzine

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 38 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 39 661<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 135/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
Land Rover Discovery Sport P300e	Benzine	Vanaf 46 g/km	66 km	€ 46 273	€ 157
BMW X3 xDrive30e	Benzine	Vanaf 48 g/km	46 km	€ 48 058	€ 164
Volvo XC60 T6 Recharge	Benzine	Vanaf 42 g/km	53 km	€ 51 157	€ 174
Mercedes GLC300de	Diesel	Vanaf 45 g/km	45 km	€ 53 000	€ 179

## EXECUTIVE SUV



Elektrisch  
rijbereik:  
99 km<sup>1</sup>

### MERCEDES GLE350de

**Verbrandingsmotor:** diesel

**CO<sub>2</sub>-uitstoot:** vanaf 29 g/km

**Catalogusprijs:** vanaf € 66 500<sup>2</sup>

**VAA:** vanaf € 226/maand<sup>3</sup>

Merk & model	Verbrandingsmotor	CO <sub>2</sub> -uitstoot	Elektrisch rijbereik <sup>1</sup>	Catalogusprijs <sup>2</sup>	VAA <sup>3</sup>
Kia Sorento PHEV	Benzine	Vanaf 44 g/km	54 km	€ 48 835	€ 153
Range Rover Velar P400e	Benzine	Vanaf 49 g/km	53 km	€ 59 711	€ 206
BMW xdrive45e	Benzine	Vanaf 37 g/km	87 km	€ 67 107	€ 229
Volvo XC90 T8 Recharge	Benzine	Vanaf 47 g/km	45 km	€ 69 785	€ 237

1. Constructeurgegevens, gemeten volgens WLTP, gecombineerde cyclus. 2. Deze prijzen zijn catalogusprijzen exclusief btw en zonder bijkomende opties. De prijzen en gebruikte CO<sub>2</sub>-waardes zijn enkel indicatief. Er wordt aangeraden bij de bestelling van het model de juiste waarde op te vragen. Constructeurs & importeurs kunnen prijzen wijzigen. Illustraties zijn niet bindend. 3. Het VAA (Voordeel van Alle Aard) werd berekend op de cataloguswaarde, d.w.z. de catalogusprijs in nieuwe staat bij verkoop aan een particulier, met inbegrip van de werkelijk betaalde btw. Er wordt geen rekening gehouden met eventuele kortingen. Dit document is bedoeld om nuttige informatie te verschaffen over de fiscaliteit van PHEV's in België. De informatie was correct naar ons beste weten op het moment van de publicatie op 6/1/2021, maar is aan veranderingen onderhevig. Athlon is niet verantwoordelijk voor eventuele wijzigingen in de wetgeving. Aan de informatie in dit document kunnen op geen enkele manier rechten of claims worden ontleend.



share this whitepaper

# Conclusie

Het aanbod aan plug-inhybrides breidt gestaag uit. Door de fiscale gunstmaatregelen werpen ze zich op als aantrekkelijke bedrijfsauto's. **Je vloot openstellen voor plug-inhybrides doe je echter best niet onvoorbereid.** Een grondige vooranalyse is absoluut noodzakelijk. Die begint met een bestuurderprofilering en een TCO-analyse van de huidige vloot. De selectie van de juiste modellen is de volgende stap. Tot slot is het zaak om je carpolicy aan te passen om maximaal elektrisch rijden te faciliteren en te stimuleren. Het eco-engagement van de bestuurder maakt het verschil tussen een 'hit' en een 'miss'.

Gelukkig kunt je rekenen op het advies en de consultancydiensten van Athlon om je in dit traject te begeleiden.

- Athlon Mobility Profiler: met deze tool brengen we de noden, wensen en mogelijkheden van je medewerkers in kaart.
- Athlon TCO Scan: je huidige vloot wordt geanalyseerd en in TCO-bedragen vertaald. Zo zie je wat de auto's werkelijk kosten en waar je kunt besparen.
- Athlon Car & Mobility Review: Athlon helpt bedrijven om hun carpolicy's te herschrijven en de aanpassingen op te nemen in een kwalitatief en transparant document.

Wil je weten hoe Athlon je kan ondersteunen in de succesvolle introductie van plug-inhybride en elektrische auto's? Neem dan contact met ons op via [consulting.belgium@athlon.com](mailto:consulting.belgium@athlon.com) voor meer informatie.



**Athlon Car Lease Belgium NV**

Peutiesesteenweg 115

1800 Machelen

België

T + 32 2 716 56 11

[www.athlon.com/be](http://www.athlon.com/be)