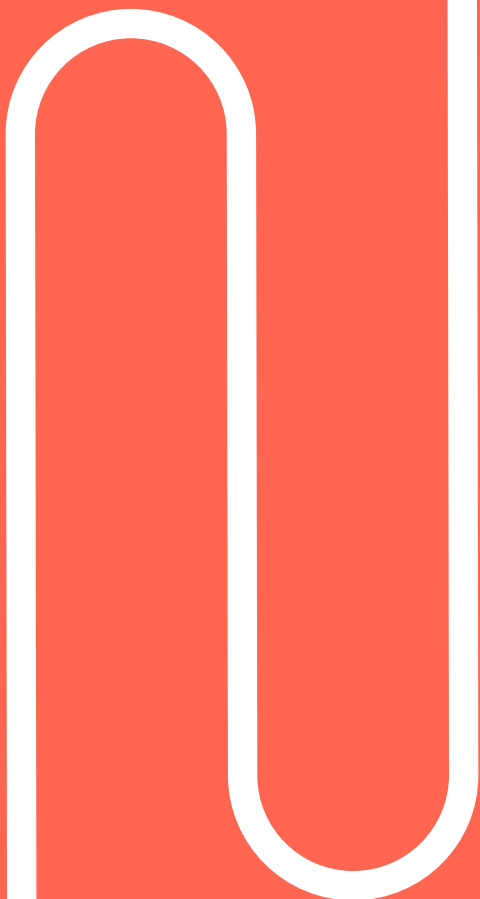


Goed voorbereid op weg

Elektrisch vooruit





Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Verschillende afwegingen	3
Kopen of leasen	3
Type aandrijving	3
Welke actieradius heeft u nodig?	4
Personenauto versus bestelauto	4
3. De laadpas en laadpaal	5
Openbare laadpalen	5
De laadpaal thuis of op de zaak	5
Lease	5
Koop	6
Laadpas	6
Enkele zaken waar u sowieso op moet letten	7
Vergunning	7
4. De elektrische auto en de belasting	8
Bijtelling	8
Btw-correctie	9
Wegenbelasting (mrb) en bpm	9
5. Handige links	10



1. Inleiding

Het Klimaatakkoord heeft grote gevolgen voor de installatiesector. De energietransitie, verduurzaming van de woningen en gebouwen; volop kansen voor de installatiesector. Maar naast dat het invloed heeft op de markt van de ondernemers, heeft het ook impact op de bedrijfsvoering zelf. Want in het op 28 juni 2019 gepresenteerde Klimaatakkoord speelt elektrisch vervoer een grote rol, juist in de stadslogistiek.¹ In het Klimaatakkoord staat dat voor wegtransport in 2050 de CO₂-uitstoot in stadslogistiek met 1 Mton moet zijn verminderd. In de 40 grootste steden komen zero-emissie zones. Dat wil zeggen dat je alleen de stad binnenkomt met een vracht- of bestelauto die niet op benzine of diesel rijdt.

Los van de naderende zero-emissie zones: de totale verkoop van elektrische personenauto's zit in de lift. In heel 2018 werden er ca 23.000 verkocht. In de eerste helft van 2019 werden er meer dan 17.000 verkocht. Het marktaandeel van verkochte elektrische en plug-in hybride auto's is in de eerste helft van 2019 ten opzichte van dezelfde periode in 2018 meer dan verdubbeld.² Een zelfde stijging is er bij de verkoop van elektrische bestelauto's, al zijn de absolute aantallen een stuk lager. In 2018 werden er een kleine 1.000 verkocht. In de eerste zes maanden van 2019 waren dat er 700.³

Er zijn verschillende redenen om over te stappen op elektrisch. De één kiest ervoor omdat het goedkoper in de bijtelling is, de ander kiest ervoor uit milieu-oogpunt. Hoe dan ook, binnen niet onafzienbare termijn zal het voor iedereen werkelijkheid zijn.

Kortom, er staat voor u een hoop te veranderen. Dit leidt tot veel vragen, zeker als u als ondernemer overweegt een elektrische (bestel)auto aan te schaffen, voor uzelf of voor uw medewerker. Wie betaalt wat, wie regelt de laadpaal, waar moet die komen te staan, is er een verschil tussen zelf kopen of tussen leasen? In dit rapport geven wij antwoorden op deze en nog veel meer vragen.

1 www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit

2 <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

3 <https://nederlandelektrisch.nl/actueel/verkoopcijfers>



2. Verschillende afwegingen

U staat op het punt een nieuwe (bestel)auto aan te schaffen, voor uzelf of voor uw medewerker. U maakt dan een aantal afwegingen, zodat u de beste keuze maakt die bij uw situatie hoort. We benoemen enkele van deze afwegingen.

Kopen of leasen

Kiest u voor kopen of leasen? Hieronder staat een overzicht met op hoofdlijnen voor- en nadelen van zelf kopen of leasen. Indien u leaset is het belangrijk de exacte situatie met de lease-maatschappij af te stemmen. Er zijn inmiddels veel verschillende vormen van lease, met hun eigen plus- en minpunten.

	Zelf kopen	Leasen
Voordelen	Geen (langlopend) leasecontract	Zekerheid: vast bedrag per maand, geen onverwachte kosten
	Mogelijk recht op energie-investeringsaftrek (EIA) en/of milieu-investeringsaftrek (MIA) ⁴	Geen financiering nodig
	De autokosten zijn aftrekbaar van de winst	Mogelijk geen lange levertijd, auto's op voorraad
Nadelen	Onzekerheid over onverwachte kosten	Geen EIA ⁵ , MIA of VAMIL ⁶
	Financiering nodig, of andere verlaging liquiditeit	Een (langlopend) leasecontract
	Mogelijk lange levertijd	

Type aandrijving

Er zijn verschillende elektrische of deels elektrische auto's. Hieronder staan de verschillen in aandrijving beschreven. De fiscale verschillen tussen deze typen komen in hoofdstuk 4 aan bod.

Volledig elektrisch/waterstof

Deze auto's hebben een elektromotor en batterijpakket/accu of brandstofcel (waterstof). De actieradius varieert van 150 tot meer dan 400 kilometer. De auto heeft een stekker die je moet aansluiten aan een laadpaal.

Plug-in hybride

Het verschil met de volledig elektrische auto is dat deze auto's kunnen overschakelen op diesel of benzine. De auto bevat wel een accu en een stekker. De actieradius is een stuk groter dan volledig elektrische auto's vanwege de benzine- of dieseltank.

Hybride

Het verschil met de plug-in hybride is dat deze auto's geen stekker hebben. De accu laadt zich op tijdens het rijden en tijdens het afremmen.

4 <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2019/06/Positieve%20lijst%20-%203109-10-14%20-%20jun%202019.pdf>

5 <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/energie-investeringsaftrek-eia>

6 <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/mia-en-vamil>

Welke actieradius heeft u nodig?

Een veelgehoorde vraag is of er wel voldoende kilometers met een elektrische auto of bestelbus kan worden gereden op een dag. Want niets is zo vervelend om tijdens dure arbeidstijd stil te moeten staan om de auto op te laden. Belangrijk hierin is de actieradius van de auto. De actieradius is de afstand die de auto aflegt op een volle accu, een volle brandstoftank of op een combinatie daarvan. Welke actieradius u nodig heeft, is onder meer afhankelijk van hoeveel kilometer u jaarlijks rijdt en ook welke afstanden u dagelijks aflegt. Houd er verder rekening mee dat als u volledig of deels op een accu rijdt, de actieradius bij hogere temperaturen hoger is dan bij lagere temperaturen. Daarnaast speelt het gewicht een rol. Hoe zwaarder beladen de auto of bestelbus, des te lager is de actieradius. Onderstaande tabel van 'LeasePlan' geeft een goede indicatie wanneer uw welke actieradius nodig hebt.

Welke actieradius heb ik nodig?		
Aantal jaarlijkse kilometers (zakelijk + privé) is minder dan:	90 procent van de dagelijks afgelegde kilometers is korter dan:	Dan ga je voor een voertuig met een minimale actieradius van:
15.000	85	170
20.000	115	230
25.000	140	280
30.000	170	340
35.000	200	400
40.000	250	460
45.000	255	510
50.000	285	570

Bron: LeasePlan

Personenauto versus bestelauto

Het aanbod volledig elektrische personenauto's is de laatste jaren enorm gegroeid. Niet in het minst door de komst van de modellen van Tesla. Steeds meer traditionele automerken hebben nu één of meerdere volledig elektrische auto's in hun aanbod. Dit biedt meer keuze en ook de actieradius van de modellen neemt verder toe.⁷ Houd er wel rekening mee dat voor enkele modellen een flinke wachttijd geldt.

Het huidige aanbod elektrische bestelauto's is een stuk kleiner. Onder andere Renault, Nissan, Peugeot, Citroën en Volkswagen hebben wel een elektrische bestelbus of bestelauto in hun assortiment. De actieradius komt echter vaak niet boven de 200 kilometer uit.

Wist u dat Techniek Nederland een specifiek ledenvoordeel heeft met Renault⁸ dat kan oplopen tot 28,5 procent.

⁷ <https://www.anwb.nl/auto/themas/elektrisch-rijden/elektrische-autos/welke-autos-zijn-er>

⁸ tnl.nu/ledenvoordeel-renault



3. De laadpas en laadpaal

Of u nu wilt of niet, om de zoveel tijd moet u of uw medewerker toch de nieuwe elektrische auto of bestelbus opladen. Dit kan zowel op de openbare weg of wellicht op de zaak. Om te laden heeft u een laadpas nodig. Hieronder staan de verschillende begrippen en opties verder uitgewerkt.

Openbare laadpalen

De getallen lopen uiteen, maar er zijn inmiddels meer dan 30.000 openbare laadpalen in Nederland. En dit aantal groeit elke dag. Deze laadpalen staan zowel binnen de bebouwde kom, als langs de snelwegen. Op verschillende manieren is te achterhalen waar er laadpalen staan, bijvoorbeeld via www.oplaadpalen.nl. De ANWB heeft een overzicht waar voor de verschillende landen de laadpalen staan. Daarnaast zijn er via Android en Apple diverse apps te vinden met handige overzichten.

Bij de aanschaf of lease van een nieuwe bestelauto wilt u niet afhankelijk zijn van openbare laadpalen, zoals langs de snelweg of in de bebouwde kom. Daarom is het verstandig om een laadpaal bij de zaak of aan huis te hebben waar u met uw laadpas makkelijk mee kan laden en zonder dat anderen er ongevraagd gebruik van kunnen maken.

De laadpaal thuis of op de zaak

Als u voldoende ruimte bij uw bedrijf heeft, is het misschien mogelijk om de elektrische auto('s) 's nachts op uw eigen terrein op te laden. Dit scheelt in de kosten. Als het om bestelbusjes voor de monteurs gaat, houdt dit wel in dat zij 's ochtends eerst naar de zaak moeten komen. Of u voor deze optie kiest hangt daarom af van uw bedrijfslocatie, maar ook van uw werkprocessen. Als u of de monteur beschikt over een eigen oprit en u kiest ervoor om de laadpaal aan huis te laten plaatsen, dan leidt dit niet tot belastingheffing. De kosten maken deel uit van de eventuele bijtelling.⁹ Dat geldt eveneens voor mogelijk noodzakelijke wijzigingen in de meterkast en een aparte meter. Met deze aparte meter kan het verbruik aan elektriciteit van de auto worden vastgesteld. Deze extra kosten mogen ten laste van de werkgever/onderneming worden gebracht. Het maakt niet uit of u de kosten van de laadpaal zelf betaalt of deze kosten vergoedt aan de medewerker. Let op: vanwege de btw is het van belang dat de factuur op naam van de zaak komt te staan! Beschikt u of uw medewerker privé over een elektrische auto, dan zijn de kosten voor het plaatsen van een laadpaal, de laadpaal zelf en de kosten voor de noodzakelijke wijzigingen wel belast. Het is vergelijkbaar met het vergoeden van de parkeerkosten: de kosten worden geacht te zijn inbegrepen in de vrijgestelde vergoeding van € 0,19 per kilometer. Mogelijk kunt u de kosten wel laten vallen over de fiscale vrije ruimte van de werkkostenregeling.

Lease

Elke leasemaatschappij heeft natuurlijk zijn eigen aanbod en voorwaarden. Gelukkig zijn er wel enkele gemene delers. Als u een elektrische auto leaset kunt u er vaak voor kiezen een laadpaal los of aan een wand, inclusief installatie (en indien nodig aanpassing van de groepenkast) en service-abonnement meegeleverd krijgen. Hier zijn wel kosten aan verbonden, vaak rond € 2.000,-. Vraag na of dit bedrag kan worden verrekend in het leasebedrag of dat u het door een eenmalige factuur moet betalen.

⁹ Ook als de bijtelling 0 procent is (voor oudere elektrische auto's of indien de auto voor minder dan 500 kilometer privé wordt gebruikt) is de laadpaal vrijgesteld.





Koop

Als u ervoor kiest om zelf een elektrische (bestel)auto aan te schaffen, moet u in de meeste gevallen zelf voor een laadpaal en de installatie zorgen. Mogelijk heeft u zelf al een bedrijf dat de installatie van laadpalen aanbiedt in combinatie met een serviceabonnement. Voor alle andere bedrijven geldt dat u dit of via de dealer of zelf moet regelen. Even Googlen leert dat er veel aanbieders zijn.

Wist u dat u een laadpaal kunt aanschaffen via de ANWB? Op deze site¹⁰ vindt u ook een handige vraag- en antwoordoverzicht.

Laadpas

Net als tanken kost opladen geld. U verbruikt immers stroom. Als u laadt via een openbare laadpaal betaalt u via een laadpas voor de afgenomen stroom. Daarnaast betaalt u een klein bedrag voor de laadpas zelf. Het verschilt per aanbieder van een laadpas of u een vast bedrag per maand betaalt voor de pas of dat er per tankbeurt betaald wordt. Er zijn verschillende aanbieders van laadpassen, elk met hun eigen voorwaarden. Denk hierbij aan de ANWB, enkele energiebedrijven en gespecialiseerde bedrijven.

¹⁰ <https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/laadpalen>

Enkele zaken waar u sowieso op moet letten

De slimme laadpaal

Naast het verschil tussen 'normale' laadpalen en snelle laadpalen is er een verschil tussen 'normale' laadpalen en 'slimme' laadpalen. Die laatste is zeker een must om te hebben, voor aan kantoor of thuis. Deze slimme laadpaal heeft namelijk een aantal functionaliteiten die een normale laadpaal niet heeft. Onderstaand een samenvatting van het uitgebreidere overzicht dat op de site¹¹ van dit lidbedrijf van Techniek Nederland staat:

- Inzicht in laadgegevens zoals kWh-verbruik, energiekosten en historie waar opgeladen is.
- Verrekening stroomkosten van medewerkers die thuis opladen.
- Passen zelf de laadcapaciteit aan door monitoring van het totale elektriciteitsverbruik.
- Aan te sluiten op zonnepanelen, zodat eerst die opgewekte stroom wordt gebruikt, in plaats van rechtsreeks uit het elektriciteitsnet.
- Retour leveren van stroom aan huis of kantoor, waarmee de accu van een auto dus als accu voor stroom aan huis of kantoor fungeert.

Verhuizing medewerker

Stel dat u bij een medewerker thuis een laadpaal heeft laten plaatsen. Nu gaat de medewerker verhuizen. Hoe moet u daarmee omgaan? Hierop is geen kant-en-klaar antwoord. Er moet worden gekeken naar wat redelijk is in die situatie. Enkele factoren die meespelen:

- Op wiens initiatief gaat de medewerker elektrisch rijden? Heeft de medewerker de keuze?
- Mag de medewerker de auto ook privé gebruiken? Betaalt hij bijtelling? Of is het een auto die voornamelijk zakelijk wordt gebruikt.
- Soms is een verhuizing niet altijd volledig vrijwillig: scheiding, brand en renovatie door de woningeigenaar.
- Om welke kosten gaat het? De laadpaal zelf kan natuurlijk verplaatst worden bij een verhuizing. Het gaat dan uitsluitend om de montagekosten en de kosten voor een eventuele vergunning.
- Als het om een leaseauto gaat, staat hierover iets in het leasecontract?

Vergunning

Als u geen eigen terrein hebt waar de laadpaal kan worden geïnstalleerd, of u wilt een laadpaal bij een medewerker laten installeren, maar hij of zij heeft geen eigen oprit, dan moet er een aanvraag worden gedaan voor een laadpaal op de openbare weg. Hiervoor is een vergunning van de gemeente nodig. Per gemeente zijn de kosten en de duur van de vergunningsaanvraag anders. Maar het is natuurlijk verstandig u eerst te laten informeren of een laadpaal überhaupt mogelijk is op de gewenste plek.

¹¹ <https://abelenco.nl/kennisbank/is-verschil-slimme-en-domme-laadpalen/>



4. De elektrische auto en de belasting

Voor veel personen is het fiscale voordeel een belangrijke reden om over te stappen op een elektrische (bestel)auto. In de voorgaande hoofdstukken hebben al enkele fiscale aspecten de revue gepasseerd. In dit hoofdstuk gaan we wat dieper in op de diverse belastingvoordelen en andere belastingtechnische zaken.

Bijtelling

Wanneer met een auto van de zaak meer dan 500 kilometer privé wordt gereden, is er bijtelling verschuldigd. De woon-werkkilometers worden hierbij aangemerkt als zakelijke kilometers. Bijtelling wil zeggen dat een bepaald percentage van de waarde van de auto's wordt geteld bij het belastbaar inkomen of het loon. Over dit bijgetelde bedrag moet de berijder inkomstenbelasting/loonheffing betalen.

De bijtelling privégebruik voor volledig elektrische auto's bedraagt momenteel 4 procent van de cataloguswaarde van de ter beschikking gestelde auto van de zaak. Vanaf 1 januari 2020 geldt een bijtellingspercentage van 8 procent tot een bedrag van € 45.000,-. Over het deel van de cataloguswaarde dat daar boven uitkomt, rekent de Belastingdienst het reguliere bijtellingspercentage van 22 procent. Voor auto's op waterstof geldt deze beperking niet.

Plug-in hybride en gewone hybride auto's vallen sinds enkele jaren onder het normale bijtellingstarief van 22 procent.



De bijtellingspercentages gaan echter veranderen. In het Klimaatakkoord is deze route uitgestippeld:

Bijtelling	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Volledig elektrisch	4%	8%	12%	16%	16%	16%	17%	22%
Max. catalogusprijs	50.000	45.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	n.v.t.

Het bijtellingspercentage wordt bepaald bij de eerste ingebruikname van de auto. Dat is de dag waarop het kenteken van de auto voor het eerst op naam is gesteld. Dit percentage staat voor een periode van 60 maanden vast. Gebruikers- en eigenaarswisselingen spelen géén rol. Na deze periode vallen deze auto's onder het reguliere bijtellingspercentage. Voor auto's van voor 2017 geldt na die 5 jaar een bijtelling van 25 procent en voor auto's van daarna 22 procent.

Btw-correctie

Voor de btw is er in veel gevallen sprake van een bijtelling voor het privégebruik van een auto van de zaak. Daarbij is niet van belang of er sprake is van privégebruik door uzelf of door uw medewerkers. Er vindt feitelijk voor het privégebruik een correctie van de btw plaats, die op twee onderdelen afwijkt van de bijtelling voor de inkomstenbelasting/loonheffing:

- De correctie voor de btw maakt géén verschil tussen een "normale" en een elektrische auto. Indien u gebruik maakt van een vaste correctie, bedraagt de verschuldigde btw 2,7 procent van de catalogusprijs (inclusief btw en bpm).
- Het woon-werkverkeer met deze auto geldt voor de btw als privégebruik!

Wist u dat we over dit onderwerp een handige tekst op de site¹² van Techniek Nederland hebben?

Wegenbelasting (mrb) en bpm

Er geldt een aantal fiscale voordelen bij de aanschaf en het gebruik voor de verschillende typen elektrische auto's. Hieronder staan ze genoemd. Voor de volledigheid staat ook de bpm genoemd. Ondernemers zijn vrijgesteld voor de bpm bij de aanschaf van een bestelbus (grijs kenteken). Het fiscale voordeel is in feite niet van belang. Behalve dat voor de bepaling van de grondslag voor de bijtelling de cataloguswaarde geldt inclusief de bpm.

Volledig elektrisch

Deze auto's hebben tot 2024 geen mrb en bpm. In 2025 betaalt u 25 procent van het reguliere mrb-tarief en € 360,- bpm. Vanaf 2026 betaalt u de volledige mrb en bpm.

Plug-in hybride

Sinds 2017 gaat de berekening van de mrb voor dit soort auto's over het hele gewicht. Inclusief de accu. Tot 2017 werd het gewicht van de accu in mindering gebracht bij de berekening van de mrb (kilocorrectie). Het Kabinet bouwt echter dit belastingvoordeel voor plug-in hybrides af, omdat deze auto's toch een stuk minder zuinig rijden dan verwacht. Voor plug-in hybride auto's geldt daarom tot en met 2020 een halftarief in de mrb. Dit betekent dat u de helft van het tarief voor een gewone auto betaalt. De bpm is afhankelijk van een aantal punten, waaronder de CO₂-uitstoot.

Hybride

Voor deze auto's gelden geen speciale fiscale voordelen, behalve een lagere bpm door de lagere CO₂-uitstoot.

¹² <https://www.technieknederland.nl/stream/checklist-bestelauto-van-de-zaak>



5. Handige links

Veel gestelde vragen over elektrische auto's

<https://nederlandelektrisch.nl/elektrische-auto-wiki/veel-gestelde-vragen>

Nieuws, tests van elektrische auto's

<https://www.evrijders.nl/elektrische-autos/>

Informatie over leasen of kopen van een elektrische auto

<https://www.leaseplan.com/nl-nl/zakelijk/leasen-kopen/>

<https://www.technieknederland.nl/stream/koopwijzer-elektrische-auto.pdf>

Overzichten van aanbod elektrische auto's

<https://www.mountox.com/elektrische-automodellen/>

<https://www.parkers.co.uk/vans-pickups/advice/electric-van-guide/>

<https://www.anwb.nl/auto/themas/elektrisch-rijden/elektrische-autos/welke-autos-zijn-er>

Informatie over laadpalen

<https://www.mountox.com/laadpaal-kopen/laadpaal-thuis.html>

<https://abelenco.nl/kennisbank/is-verschil-slimme-en-domme-laadpalen/>

<https://www.oplaadpalen.nl>

<https://www.anwb.nl/auto/themas/elektrisch-rijden/waar-staan-de-oplaadpunten>

<https://www.anwb.nl/auto/themas/elektrisch-rijden/laadpalen>

Overige informatie

<https://www.technieknederland.nl/kennisgebieden/bedrijfsvoering/bedrijfskosten/bestelauto>



Colofon

Opdrachtgever

Commissie Bedrijfsvoering Techniek Nederland

Auteurs

Laurens de Vrijer, Techniek Nederland

Fer Verbeek, Rühl Hagens Molenaar

Vormgeving en productie

Afdeling MSP, Techniek Nederland

Fotografie

Techniek Nederland

Renault, pagina 6

© Techniek Nederland, december 2019

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, film, elektronisch, op geluidsband of op welke andere wijze ook en evenmin in een retrieval systeem worden opgeslagen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Techniek Nederland.

De inhoud van deze publicatie is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld. Toch kan het risico van onduidelijkheden of onjuistheden niet geheel worden vermeden. Techniek Nederland sluit iedere aansprakelijkheid uit voor zowel de schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van deze gegevens, als schade die zou kunnen ontstaan als gevolg van onvolledigheden, onjuistheden of onvolkomenheden in deze publicatie.

