



Brussel, 5.3.2025
COM(2025) 96 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ
VAN DE REGIO'S**

Bedrijfswagenparken koolstofvrij maken

1. INLEIDING

De auto-industrie is een drijvende kracht voor welvaart, innovatie en groei in Europa. In het actieplan voor de auto-industrie wordt opgemerkt dat de sector zich in volle overgangsfase bevindt en dat hij ook de komende jaren en decennia met grote snelheid structurele veranderingen van ongekeerde omvang zal doormaken als gevolg van de versnelde overgang naar emissievrije mobiliteit en de toenemende integratie van digitale technologieën. Voertuigen zullen in de toekomst steeds schoner en meer geconnecteerd en geautomatiseerd worden. Bedrijfswagenparken vormen de kern van deze transitie.

Momenteel rijden er bijna 290 miljoen voertuigen op de Europese wegen. Daarvan zijn er slechts zes miljoen emissievrij. Ongeveer 60 % van de voertuigen die in de EU worden ingeschreven, is niet gekocht door natuurlijke personen maar door rechtspersonen. In het geval van bestelwagens, bussen, touringcars en vrachtwagens gaat het in feite om een zakelijke markt, omdat zo goed als geen enkel voertuig op naam van een particulier wordt ingeschreven. Maatregelen in het zakelijke segment kunnen dus een positief effect hebben op de hele markt.

De verordeningen tot vaststelling van CO₂-normen voor personenauto's en bestelwagens en voor vrachtwagens vormen een doeltreffende maatregel aan de aanbodzijde, waarbij geleidelijk hogere emissiereductiedoelstellingen voor fabrikanten worden vastgesteld.

Vanaf 2035 mogen in de EU alleen emissievrije nieuwe auto's en bestelwagens worden ingeschreven¹. Voor zware bedrijfsvoertuigen leiden de steeds strengere doelstellingen tot een CO₂-emissiereductie met 90 % in 2040, terwijl alle nieuwe stadsbussen vanaf 2035 emissievrij moeten zijn². Dat moet nu worden aangevuld met passende maatregelen om de vraag naar emissievrije voertuigen te stimuleren. Steun voor bedrijfsvoertuigen speelt daarbij een sleutelrol.

De snellere invoering van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken kan de Europese auto-industrie ten goede komen en haar concurrentievermogen en veerkracht op dit cruciale moment helpen vergroten. Het kan ook helpen om de uitstoot van het vervoer verder terug te dringen, omdat bedrijfsvoertuigen meer kilometers afleggen. Vervoer is verantwoordelijk voor een kwart van de totale uitstoot van broeikasgassen in de EU en draagt in belangrijke mate bij tot de luchtverontreiniging. In stedelijke gebieden met lage-emissiezones hebben emissievrije voertuigen een uitgesproken positief effect op de luchtkwaliteit. Een versnelde invoering van emissievrije voertuigen komt dus ook de gezondheid van onze burgers ten goede.

Voertuigfabrikanten uit de EU hebben over het algemeen een groter aandeel op de markt voor voertuigen die deel uitmaken van bedrijfswagenparken dan op die voor particuliere voertuigen. Een versnelde vraag naar emissievrije voertuigen voor bedrijfswagenparken kan bijdragen tot het herstel van de groei en het concurrentievermogen van de autosector, kan de totale kosten voor exploitanten van wagenparken gedurende de levensduur van het voertuig verminderen en kan consumenten helpen door het aanbod van tweedehandsauto's te verbeteren en zo de kosten van emissievrije voertuigen te verlagen.

Dergelijke maatregelen kunnen dus een belangrijke bijdrage leveren aan het industrieel actieplan voor de auto-industrie en aan de doelstellingen van de Clean Industrial Deal, de Europese Green Deal en het kompas voor concurrentievermogen.

¹ Verordening (EU) 2019/631.

² Verordening (EU) 2019/1242.

Bij elke maatregel moet rekening worden gehouden met kostenefficiënte en een snelle verlaging van de uitstoot en met territoriale aspecten en problemen in minder ontwikkelde regio's en in (voor)stedelijke, landelijke of afgelegen gebieden, zoals lacunes in de (laad)infrastructuur.

In deze mededeling wordt een overzicht gegeven van de markt voor ondernemingen en voertuigen die als bedrijfswagenpark worden beschouwd, en van de uitdagingen, kansen en goede praktijken die kunnen bijdragen tot een snellere invoering van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken met het oog op de realisatie van de doelstelling om tegen 2035 emissievrij te zijn. De mededeling bevat ook maatregelen die de lidstaten nu al kunnen treffen om het gebruik van emissievrije voertuigen te verhogen in de aanloop naar het wetgevingsvoorstel waaraan de Commissie momenteel werkt en dat eind dit jaar moet worden aangenomen. Ze kan ook dienen als blauwdruk en voorbeeld van beste praktijken voor onze buur- en partnerlanden.

2. WAT ZIJN BEDRIJFSWAGENPARKEN?

De markten, de marktspelers en de bedrijfsmodellen voor bedrijfswagenparken verschillen aanzienlijk. Afhankelijk van het marktsegment kunnen marktspelers zeer groot zijn en duizenden voertuigen exploiteren of juist heel klein zijn, met maar een paar voertuigen. Veel marktspelers zijn kleine en middelgrote ondernemingen. Tegelijk controleren maar enkele grote ondernemingen de meeste van de leasingactiviteiten; zij zijn verantwoordelijk voor het overgrote deel van de ingeschreven bedrijfswagens.

In de huidige EU-wetgeving is het begrip “bedrijfswagenpark” niet gedefinieerd. Voor de toepassing van deze mededeling worden alle voertuigen die zijn ingeschreven door een rechtspersoon (in tegenstelling tot een natuurlijke persoon), beschouwd als bedrijfsvoertuigen³. Bedrijfswagenparken kunnen worden onderverdeeld in vijf grote categorieën, waaronder auto's, bestelwagens en zware bedrijfsvoertuigen (vrachtwagens, bussen en touringcars):

- **Dienstauto's** – voertuigen die door een werkgever aan een werknemer ter beschikking worden gesteld als een voordeel in natura. Het aandeel in het totale wagenpark verschilt aanzienlijk van lidstaat tot lidstaat als gevolg van verschillen in de fiscale behandeling en algemene arbeidsregels en -voorwaarden. In veel gevallen worden de auto's via leasing verkregen.
- **Leasing** – ondernemingen die auto's leasen aan andere ondernemingen (zowel grote als kleine en middelgrote ondernemingen) en aan particulieren, en die bestelwagens leasen aan andere ondernemingen. Deze categorie overlapt met sommige andere, omdat bijvoorbeeld dienstauto's en voertuigen die in true fleets worden gebruikt, vaak via leasing worden verworven.
- **Verhuur** – ondernemingen die auto's verhuren aan andere ondernemingen of aan particulieren. Terwijl autoverhuur meestal toeristisch of zakelijk is, biedt verhuur van bestelwagens doorgaans een logistieke en mobiliteitsoptie voor ondernemingen.
- **True fleets** – voertuigen die door ondernemingen zijn ingeschreven en voor eigen commerciële activiteiten worden gebruikt, omvatten verschillende soorten voertuigen, entiteiten en businesscases, zoals:
 - wagenparken voor stedelijke mobiliteit – taxi's, particuliere huurauto's met chauffeur (ride-hailing), autodelen – behalve geregeld openbaar vervoer;

³ Met uitzondering van onder meer ambulances, brandweerwagens enz.

- grote wagenparken met logistieke bestelwagens – wagenparken voor bezorging aan huis en in de stad, die worden geëxploiteerd door postdiensten, e-handel, grote detailhandelaren enz.;
 - dienstverleningsauto's en -bestelwagens – voertuigen die worden gebruikt voor het vervoer van personeel en apparatuur en voor het verlenen van diensten door bv. technische of telecombedrijven die reparatiewerkzaamheden uitvoeren, of individuele voertuigen die door dienstverleners zijn ingeschreven;
 - bussen en touringcars – bijna uitsluitend ingeschreven door rechtspersonen. Het gaat onder meer om stadsbussen, die meestal worden gebruikt door overheidsinstanties en entiteiten die onderworpen zijn aan de regels voor overheidsopdrachten en aan de verplichte doelstellingen voor emissievrije voertuigen overeenkomstig de richtlijn schone voertuigen. Touringcars worden daarentegen geëxploiteerd door zowel publieke als commerciële entiteiten, omdat ze worden gebruikt voor voorstedelijk en interstedelijk geregeld openbaar vervoer, interstedelijk personenvervoer over lange afstand en toeristische diensten;
 - vrachtwagens – bijna uitsluitend ingeschreven door rechtspersonen, van grote logistieke ondernemingen, vrachtkopers en anderen die wagenparken met honderden vrachtwagens exploiteren tot middelgrote, kleine en micro-ondernemingen met één vrachtwagen.
- **Voertuigen die door de fabrikanten zelf zijn ingeschreven** – bv. demonstratie- en testvoertuigen. In tegenstelling tot andere soorten bedrijfswagens worden deze voertuigen meer beïnvloed door algemene markttenissen (ook in de particuliere verkoop) dan door andere specifieke factoren.

3. WAAROM OPTREDEN?

Volgens de CO₂-normen voor auto's en bestelwagens en voor zware bedrijfsvoertuigen moeten er geleidelijk meer emissievrije voertuigen worden ingeschreven. De verkoop van elektrische voertuigen op batterijen is in de EU voortdurend gestegen tot begin 2024. In 2023 bedroeg het aandeel van elektrische auto's in de totale verkoop 14,6 %. De verkoop werd aangemoedigd door een beter milieubewustzijn, een groter aanbod aan modellen en stimulansen van de overheid.

Om tegen 2030 aan de CO₂-normen te voldoen, moet echter een steile groeicurve worden gevolgd. In 2024 liep de verkoop lichtjes terug en daalde het aandeel ingeschreven elektrische auto's op de EU-markt met één procentpunt tot 13,6 %. Andere emissievrije voertuigen, zoals voertuigen met waterstofcel, bevinden zich nog in een zeer vroeg marktstadium.

De marktontwikkelingen in 2024 kunnen door verschillende factoren worden verklaard. Zo werden op een aantal belangrijke markten eind 2023 de subsidies stopgezet. Een andere factor is waarschijnlijk de moeilijke economische situatie in de EU, die voor algemene problemen in de autoverkoop zorgt.

Bedrijfswagenparken spelen daarbij een belangrijke rol, omdat ongeveer 60 % van alle nieuw ingeschreven voertuigen in de EU bedrijfswagens zijn. Vooral grotere exploitanten van wagenparken bevinden zich vaak in een betere positie om over de aankoop prijs van voertuigen te onderhandelen en kunnen ook profiteren van verschillende fiscale stimulansen, zoals

gunstige regels voor belastingafschrijving, aftrekbare btw of voordelen in natura. Dat is bijvoorbeeld het geval voor autoleasing, een geconsolideerde markt die wordt gedomineerd door een relatief klein aantal grote exploitanten die goed zijn voor ongeveer drie miljoen inschrijvingen van nieuwe voertuigen per jaar (ongeveer 30 % van de verkoop van nieuwe auto's)⁴.

Uit de beschikbare gegevens⁵ blijkt echter dat dit potentieel op EU-niveau doorgaans niet volledig wordt benut: het aandeel emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken is de voorbije jaren achtergebleven bij het aandeel van de particuliere verkoop. Het percentage voor de bedrijfssector bedroeg 12,3 % in 2023, tegenover 14,1 % in de particuliere sector. In 2024 was dat respectievelijk 12,4 % en 13,8 %.

In 2024 is het aantal emissievrije lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens), bussen, touringcars en vrachtwagens in de EU gestaag blijven stijgen ten opzichte van 2023, maar de situatie is verschillend. De totale verkoop van bestelwagens steeg; het aandeel nieuw ingeschreven emissievrije bestelwagens bedroeg 6,1 %. Die stijgende trend zette zich ook door in het segment van autobussen en touringcars, waar elektrische bussen goed zijn voor 18,5 % van alle inschrijvingen; voor nieuwe stadsbussen gaat het om meer dan een derde. De verkoop van nieuwe emissievrije vrachtwagens is over het algemeen nog altijd een zeer kleine markt, maar er is sprake van een gezonde groei van ongeveer 10 % ten opzichte van 2023: het aandeel bedroeg 2,3 % van de inschrijvingen van alle nieuwe vrachtwagens.

De markten van de afzonderlijke lidstaten vertonen echter grote verschillen, mede door de bedrijfswagenparken: in 2024 daalde de verkoop van elektrische auto's op batterijen in Duitsland met 27 %, terwijl die in België met 37 % steeg; die stijging doet zich grotendeels voor in bedrijfswagenparken, na een wijziging in de nationale belastingregeling. Er moet dus rekening worden gehouden met alle factoren die de aankoop van emissievrije voertuigen door managers van bedrijfswagenparken kunnen beïnvloeden, waaronder de prijzen en de beschikbaarheid van modellen, de beschikbaarheid van laadinfrastructuur, nationale belastingen, andere fiscale en niet-fiscale stimulansen (bv. toegangsrechten voor steden) en andere wettelijke vereisten. Zo zijn in het geval van true fleets operationele vereisten (bv. lange ritten met weinig tijd om te laden), de beschikbaarheid van specifieke laadinfrastructuur en specifieke omstandigheden, zoals het verkrijgen van toegang tot lage-emissiezones of van vergunningen, vaak de belangrijkste factoren die de keuze van het voertuig bepalen.

4. UITDAGINGEN EN KANSEN

Bij het nemen van passende maatregelen om het gebruik van emissievrije voertuigen tegen 2035 te stimuleren, moet rekening worden gehouden met het feit dat de **uitdagingen** voor koolstofvrije bedrijfswagenparken variëren naargelang de gebruiksgevallen en de kenmerken.

Exploitanten van leasewagens nemen steeds meer emissievrije auto's in hun wagenpark op. Volgens de sector wordt de overstap naar emissievrije voertuigen echter vertraagd door langzaam veranderende klantvoorkeuren en de bezorgdheid over probleemloos opladen. Exploitanten van leasewagens wijzen ook op de hoge aankoopprijs en de onzekerheid over de restwaarde van en de vraag naar emissievrije voertuigen op de tweedehandsmarkt, wat de risicobeoordeling van bedrijven kan beïnvloeden. Ze beklemtonen ook dat stimulansen door

⁴ Er is een zekere overlapping tussen deze en andere categorieën bedrijfswagenparken, omdat bijvoorbeeld dienstauto's of true fleets vaak via leasing worden verworven.

⁵ Dataforce (2024).

fiscale behandeling van leasewagens vaak nog in het voordeel van conventionele voertuigen zijn.

Exploitanten van huurwagens constateren aanhoudende problemen bij het aanbieden van grote aantallen emissievrije auto's voor verhuur. Ze zeggen dat dit te wijten is aan een gebrek aan belangstelling van de klant, vooral voor verhuur op korte termijn, de onzekerheid over de restwaarde van en de vraag van klanten naar tweedehands emissievrije voertuigen, en een algemeen gebrek aan geschikte snellaadinfrastructuur in bijvoorbeeld luchthavens en andere mobiliteitsknooppunten waar huurauto's worden aangeboden.

De voorkeur van de klant, de prijs en beschikbaarheid van modellen, bezorgdheid over de laadinfrastructuur en de fiscale behandeling van voertuigen, en onzekerheid over de vraag op de tweedehandsmarkt zijn de belangrijkste factoren die de keuze van voertuigen beïnvloeden, ook voor de **verhuur en leasing van bestelwagens**.

De aankoop van emissievrije **vrachtwagens** is aanzienlijk duurder dan die van conventionele vrachtwagens. De beschikbaarheid van snellaadinfrastructuur neemt snel toe, maar exploitanten aarzelen vaak nog om over te schakelen op elektrisch rijden, met name voor vervoer over lange afstand. Vrachtwagenexploitanten moeten in hun depot laadinfrastructuur kunnen installeren met voldoende capaciteit voor de operationele behoeften van vrachtwagen tijdens de verplichte pauzes. De gemiddelde leeftijd van vrachtwagens in de EU is ongeveer 14 jaar; de eerste eigenaar gebruikt de vrachtwagen doorgaans 5 jaar. De tweedehandsmarkt is ongeveer dubbel zo groot als de markt voor nieuwe vrachtwagens, met vooral in Noord- en West-Europa eerste gebruikers en in Zuid- en Oost-Europa tweede of derde gebruikers.

Door de geconsolideerde structuur van de **autoleasesector** en de aanzienlijke overlapping met andere soorten bedrijfswagenparken, zouden initiatieven op het vlak van emissievrije leasingauto's relatief eenvoudig uitvoerbaar en potentieel zeer doeltreffend moeten zijn. Leasing kan voor gebruikers met een lager inkomen ook de drempel van de hoge aankooprijzen verlagen en kan een brede tweedehandsmarkt ondersteunen.

Auto's voor verhuur op korte termijn komen doorgaans het snelst op de tweedehandsmarkt, vaak binnen een of twee jaar. Daar ligt een kans om de beschikbaarheid van emissievrije voertuigen op de tweedehandsmarkt snel uit te breiden door middel van initiatieven die op dat type bedrijfswagenpark gericht zijn, vooral als dat gepaard gaat met steunmaatregelen voor de aankoop van emissievrije tweedehandsvoertuigen. Een groter aanbod aan emissievrije huurauto's zou gezien het hoge aantal kilometers per jaar aanzienlijke voordelen opleveren in termen van emissiereductie.

Een snellere overstap naar emissievrije **bestelwagens voor verhuur en leasing** zou een gelegenheid bieden om de aanvankelijk hoge aankoopkosten van elektrische bestelwagens te ondervangen en om het vervoer van veel kleine en middelgrote ondernemingen koolstofvrij te maken. Gezien het relatief hoge aantal kilometers dat dit type voertuigen jaarlijks aflegt, zou een snellere overstap naar emissievrije voertuigen ook aanzienlijke voordelen opleveren in termen van emissiereductie.

In het algemeen is de fiscale behandeling van **dienstwagens** de belangrijkste factor bij de keuze van voertuigen en biedt die een belangrijke mogelijkheid om de overgang naar emissievrije voertuigen te versnellen dankzij fiscale interventies.

Aangezien bedrijfswagenparken kunnen worden samengevoegd en over het algemeen een voorspelbaar laadgedrag hebben, zijn ze zeer relevant voor bidirectioneel laden. Door

elektriciteit aan het net te leveren, zullen via vehicle-to-grid (V2G) inkomsten uit die flexibilitiediensten worden gegenereerd.

5. GOEDE PRAKTIJKEN EN PRIORITEITEN

De Commissie heeft in 2024 een openbare raadpleging over de vergroening van bedrijfswagenparken gehouden⁶. De raadpleging had betrekking op auto's, bestelwagens, vrachtwagens en touringcars. Er werden 267 reacties ontvangen van verschillende belanghebbenden, voornamelijk bedrijven en bedrijfsverenigingen (72 % van de reacties), ngo's (11 %), burgers (9 %) en overheidsinstanties (3 %). Er was een duidelijke consensus over de snellere invoering van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken. In de openbare raadpleging werd ook het standpunt bevestigd dat een groter aandeel emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken gunstig zou zijn voor de verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en voor de opbouw van markten voor tweedehandsauto's, waardoor emissievrije voertuigen betaalbaarder zouden worden. Er werd echter ook gewezen op aanhoudende problemen en uitdagingen, waaronder hogere aankoopkosten, risico's in verband met de restwaarde en een gebrek aan beschikbaarheid van voertuigen (meestal zware bedrijfsvoertuigen).

Uit de raadpleging bleek duidelijk dat kosten (aankoop, operationele kosten en totale eigendomskosten) bepalend zijn voor de aankoopbeslissing van exploitanten van bedrijfswagenparken. Fiscale behandeling (inkomsten-, vennootschaps- en voertuigregistratiebelasting, jaarlijkse motorrijtuigenbelasting en fiscale behandeling van specifieke voertuigen, bv. bedrijfswagens als voordeel in natura) werd algemeen beschouwd als een belangrijke factor voor alle soorten wagenparken. Fiscale maatregelen werden consequent aangemerkt als de doeltreffendste manier om in alle soorten bedrijfswagenparken een snellere overgang te realiseren.

Voorbeeld van goede praktijk – Aanpassing van het belastingstelsel

Een voorbeeld van de wijze waarop het belastingstelsel kan worden aangepast om het aandeel emissievrije bedrijfsvoertuigen te verhogen, vinden we in België, dat zijn regeling voor bedrijfswagens sinds 2021 heeft hervormd om het gebruik van emissievrije voertuigen te bevorderen en om de belastingvoordelen voor traditionele voertuigen met een interne verbrandingsmotor en voor plug-in hybride elektrische voertuigen (PHEV's) te verlagen⁷. De belangrijkste instrumenten waren:

- wijzigingen in de fiscale aftrekbaarheid van voertuigkosten, waarbij geleidelijk de aftrekbaarheid wordt beperkt van alle kosten voor niet-emissievrije voertuigen, verworven tussen 1 juli 2023 en 31 december 2025, tot 0 % tegen 2028, en van uitgaven voor brandstoffen (benzine of diesel) die worden gebruikt in een PHEV, verworven vanaf 2023, tot 50 %, terwijl emissievrije voertuigen en elektriciteitsverbruik voor 100 % aftrekbaar blijven;
- wijziging van de referentiewaarden voor de uitstoot van CO₂ die worden

⁶ [Openbare raadpleging – Vergroening van bedrijfswagenparken](#).

⁷ De “Wet houdende fiscale en sociale vergroening van de mobiliteit” van 25 november 2021, die in januari 2023 officieel van kracht is geworden.

gebruikt om het belastbare voordeel in natura van privégebruik van bedrijfsauto's te berekenen, om rekening te houden met de dalende gemiddelde uitstoot van nieuw ingeschreven auto's in België.

Terwijl de hervorming geleidelijk wordt doorgevoerd, is de verkoop van emissievrije voertuigen in België sinds 2024 drastisch toegenomen. De totale verkoop van emissievrije voertuigen is op twee jaar tijd ongeveer verdrievoudigd en België is de op twee na grootste markt voor emissievrije voertuigen in Europa geworden. De voorbije drie jaar is de uitbreiding van de laadinfrastructuur in België nog sneller gestegen dan de verkoop van voertuigen, met een vertienvoudiging van de snellaadinfrastructuur. **Het Belgische voorbeeld toont aan dat een gerichte focus op de wijziging van bestaande fiscale maatregelen een aanzienlijk effect kan hebben op de totale markt.**

Sommige lidstaten hebben maatregelen voor vervroegde afschrijving ingevoerd om de aankoop van elektrische voertuigen te stimuleren. Een goed voorbeeld is Spanje, waar nieuw aangekochte schone voertuigen en laadstations vrij kunnen worden afgeschreven⁸ als ze voor economische activiteiten worden gebruikt. Vrije afschrijving is mogelijk voor belastingtijdvakken vanaf 1 januari 2024 en geldt voor nieuwe investeringen die starten in de belastingtijdvakken die beginnen in 2024 en 2025⁹.

Een ander voorbeeld is Tsjechië, waar schone voertuigen die in de periode van 1 januari 2024 tot en met 31 december 2028 worden aangeschaft en in gebruik genomen, over twee jaar kunnen worden afgeschreven. De afschrijving is in de eerste 12 maanden beperkt tot 60 % van de aankoopprijs en in de volgende 12 maanden tot 40 %¹⁰.

De resultaten van de openbare raadpleging kloppen met de beschikbare informatie en marktanalyses, waaruit blijkt dat de belastingregelingen voor bedrijfsvoertuigen een grote impact hebben. De ervaring leert dat herzieningen van het belastingkader voor een gelijkere of gunstigere behandeling van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken, of de invoering van andere stimulansen zoals malus- of bonus-/malusregelingen die voertuigen met een lagere uitstoot gunstiger behandelen dan voertuigen met een hogere uitstoot, kunnen leiden tot een toename van het aantal nieuwe emissievrije bedrijfsvoertuigen.

Daarnaast bleek uit de raadpleging dat speciale steunregelingen en operationele stimulansen (vrijstelling van toegangsbeperkingen, rekeningrijden, tol of parkeervoorwaarden, evenals sociale leaseregelingen met inbegrip van een Ecoscore enz.) doeltreffend zijn, met name voor wagenparken voor verhuur en leasing, grote logistieke wagenparken, wagenparken voor stedelijke mobiliteit en dienstauto's.

Voorbeelden van goede praktijken – regelgeving voor emissievrije taxi's

Er zijn in Europa verschillende voorbeelden van stedelijke of regionale overheden die in het kader van hun klimaat- en luchtkwaliteitsplannen specifieke regelgeving voor emissievrij

⁸ In 2023 konden nieuw aangekochte elektrische voertuigen profiteren van vervroegde afschrijving met een verdubbeld standaardtarief.

⁹ Spanje, Koninklijk Wetsbesluit 4/2024.

¹⁰ Artikel 30 bis, lid 1, van Wet nr. 586/1992 Sb. betreffende inkomstenbelasting, zoals gewijzigd.

vervoer met taxi's hebben vastgesteld.

Hamburg heeft een specifiek doel voor taxivervoer vastgesteld: nieuw ingeschreven taxi's moeten in toenemende mate emissievrij zijn, zodat het volledige taxipark in Hamburg tegen 2030 hetzelfde voorbeeld volgt. Dat zal in de eerste plaats worden gerealiseerd door een vergunningsprocedure waarbij taxibedrijven moeten bewijzen dat ze aan de voorschriften voldoen voordat hun exploitatievergunning wordt afgegeven of verlengd. Hamburg verleent ook financiële steun, zoals subsidies voor de aankoop van emissievrije voertuigen en de installatie van passende laad- of waterstoftankinfrastructuur.

In Amsterdam zullen alle taxi's die actief zijn in de gereguleerde gebieden van het stadscentrum, naar verwachting tegen 2025 emissievrij zijn; daarna zullen nieuwe taxiverunningen alleen nog worden afgegeven voor emissievrije voertuigen. De stad wil die eis tegen 2030 uitbreiden tot alle taxi's die in de hele gemeente actief zijn. Om taxibedrijven bij die overstap te helpen, biedt de lokale overheid subsidies en andere vormen van steun aan en werkt ze aan de installatie van robuuste laad- en tankinfrastructuur, met de klemtoon op meer snellaadpunten op plekken waar de vraag groot is, zoals het Centraal Station en de luchthaven Schiphol.

Tijdens de raadpleging werd ook benadrukt dat de beschikbaarheid van laad- en tankinfrastructuur een belangrijke factor is. Hoewel de verplichte streefcijfers in de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen¹¹ genoeg dekking waarborgen in alle lidstaten, met name op het TEN-T, zullen de exacte locatie, het aantal en het laadvermogen van individuele laadpunten op specifieke locaties lokaal worden bepaald.

De beschikbaarheid van het juiste aantal en type laadpunten op sommige van die plekken zal van cruciaal belang zijn om tegemoet te komen aan de specifieke eisen van bepaalde soorten bedrijfswagenparken. Zo zijn taxi's en particuliere huurauto's met chauffeur afhankelijk van openbaar toegankelijke laadpunten in de stedelijke gebieden waar ze actief zijn, terwijl huurauto's op luchthavens vaak specifieke oplaadinfrastructuur nodig hebben maar daarvoor afhankelijk zijn van de luchthaven. Anderzijds zijn bussen voor openbaar vervoer doorgaans alleen afhankelijk van hun eigen specifieke infrastructuur, hetzij in depots, hetzij voor tussentijds laden aan bushaltes.

Vrachtwagens worden in de eerste plaats opgeladen in het depot, maar met name tijdens lange ritten moeten ze toegang hebben tot voldoende snelle laadinfrastructuur om te kunnen laden tijdens de verplichte pauzes. Zoals aangekondigd in het actieplan voor de auto-industrie zal de Commissie werken aan een initiatief voor een Europese schone corridor om de uitrol van laadpunten voor zware bedrijfsvoertuigen als kritieke infrastructuur op belangrijke logistieke corridors in het TEN-T te versnellen, door de vergunningsprocedure te stroomlijnen en financiering aan te trekken om het investeringsrisico te beperken, in combinatie met de bepalingen voor specifieke prioritaire netgebieden in het kader van de richtlijn hernieuwbare energie. Het initiatief zal exploitanten van wagenparken, laadpunten en elektriciteitsnetten en overheidsinstanties samenbrengen naargelang de desbetreffende TEN-T-corridor, en zal dus een nuttig platform bieden om de behoeften van alle betrokkenen onder de aandacht te brengen en om bij exploitanten van bedrijfswagenparken vertrouwen in de haalbaarheid van naadloze activiteiten over langere afstand te kweken.

¹¹ Verordening (EU) 2023/1804.

Voorbeelden van goede praktijken – oplaadpunten op luchthavens

Op de parkeerterreinen van de luchthaven van Zaventem (Brussel) zijn 750 oplaadpunten voor passagiers en personeel geïnstalleerd. De uitrol van honderden extra laadpunten op de luchthavens van Parijs (Orly en Charles de Gaulle) is aangekondigd voor eind 2025. Er komen meer dan 600 trage laadpunten op openbare parkeerplaatsen, snelle laadpunten om te tegemoet te komen aan de vraag van verhuurbedrijven en taxichauffeurs, en ultrasnelle laders die beschikbaar zijn voor verschillende gebruikers. Het aanbieden van voldoende snelle laadpunten voor huurwagens en taxi's op luchthavens en andere mobiliteitshubs is van cruciaal belang voor de overstap van dat soort wagenparken naar elektrische wagens. Dat kan op zijn beurt bijdragen tot een duurzamere algemene exploitatie van de luchthaven.

Voorbeelden van goede praktijken – elektrificatie van een Grieks eiland

Astypalaia, een Grieks eiland in de zuidelijke Egeïsche Zee, wordt op baanbrekende wijze getransformeerd tot "slim en duurzaam eiland", dankzij een ambitieuze samenwerking tussen de Griekse regering en de Volkswagengroep. Het proefproject ging in 2020 van start en is begin 2021 uitgerold, en heeft tot doel het conventionele wagenpark van het eiland te vervangen door elektrische voertuigen. Er komen ook elektrische steps en fietsen en een nieuwe dienst voor elektrische deelauto's op aanvraag. De laadinfrastructuur was schaars, maar is nu aanzienlijk uitgebreid en er worden zonneparken aangelegd om het stijgende aantal elektrische voertuigen te voorzien van schone energie. Het initiatief heeft veel aandacht gekregen en laat zien hoe kleinere, van diesel afhankelijke eilanden kunnen overschakelen op hernieuwbare energie en koolstofneutrale mobiliteit. Bij initiatieven op Astypalaia wordt de nadruk gelegd op de overgang naar duurzaam toerisme. Het zijn reële voorbeelden van hoe met elektrische mobiliteit, hernieuwbare energie en gemoderniseerd openbaar vervoer een toekomstgerichte reisbestemming met geringe impact kan worden gecreëerd.

6. WAT KAN ER VANDAAG GEDAAN WORDEN?

Er moet een sterkere vraag komen op de automarkt. Verschillende actoren op Europees, nationaal, regionaal en lokaal niveau kunnen vandaag al een aantal maatregelen nemen om de overstap naar emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken te versnellen. Die acties vormen een aanvulling en anticiperen op het wetgevingsvoorstel dat de Commissie voorbereidt tegen eind 2025 en waarin alle beleidsopties zullen worden onderzocht om het gebruik van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken te verhogen.

6.1. Fiscaal beleid om emissievrije voertuigen aantrekkelijker te maken

De lidstaten verlenen de markt voor dienstauto's jaarlijks meer dan 40 miljard euro steun in de vorm van subsidies of fiscale behandeling (verlaging of vrijstelling van registratiebelasting, jaarlijkse motorrijtuigenbelasting enz.), waarbij het grootste deel van dat bedrag naar conventionele voertuigen gaat¹². De situatie verschilt van lidstaat tot lidstaat — zo bedraagt de staatssteun in Italië 16 miljard euro per jaar — maar in de meeste landen is er wel enige vorm van steun.

Momenteel zijn er in nogal wat lidstaten subsidies en fiscale regelingen die de overstap naar emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken niet ondersteunen. In sommige lidstaten zijn de

¹² [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#), T&E 2024.

belastingen of belastingvoordelen dezelfde, zodat de keuze voor emissievrije voertuigen wordt ontmoedigd door de hogere aankoopprijs. Sommige andere lidstaten kennen een hoger belastingvoordeel toe voor de aankoop en het gebruik van een conventioneel voertuig.

Een wijziging van die belastingstelsels kan een snelle en beslissende rol spelen in de overstap naar emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken, omdat de verschillende fiscale behandeling van voertuigen een van de belangrijkste factoren is die de keuze van exploitanten beïnvloedt. Een mogelijk voordeel zijn de beperkte gevolgen voor de overheidsbegroting in vergelijking met directe aankoopsubsidies, omdat het gevolg een gericht gebruik van bestaande fiscale bepalingen ten gunste van emissievrije voertuigen zou kunnen zijn.

Er moeten maatregelen worden getroffen om de systemen gunstiger te maken voor emissievrije voertuigen, hetzij door een beperking van de relatieve voordelen voor conventionele voertuigen, hetzij door een betere fiscale behandeling van emissievrije voertuigen. In België zijn de voordelen van een gerichte wijziging van de fiscale behandeling van conventionele bedrijfsvoertuigen heel opvallend, zoals hierboven uiteengezet. Dat kan ook worden gerealiseerd op het gebied van btw, door een wijziging van de btw-richtlijn waarbij het recht op aftrek van voorbelasting voor conventionele voertuigen wordt beperkt. Bij dergelijke maatregelen is het belangrijk om criteria op te nemen die de veerkracht en duurzaamheid van de toeleveringsketen waarborgen, bv. oorsprongsregels, circulariteit en duurzaamheid, zoals beschreven in het actieplan voor de auto-industrie.

In dat verband herinnert de Commissie er ook aan dat de EU-staatssteunregels de lidstaten brede en flexibele mogelijkheden bieden om activiteiten te ondersteunen die bijdragen tot het gebruik van emissievrije voertuigen, onder meer door de belasting op aankoop of leasing te verlagen en de installatie van de nodige laad- en tankinfrastructuur te ondersteunen. De Commissie moedigt de lidstaten dan ook aan om die mogelijkheden te benutten.

Dergelijke fiscale maatregelen kunnen worden aangevuld met een ruimer gebruik van de beschikbare opties in het kader van de Eurovignetrichtlijn, waarbij emissievrije voertuigen kunnen worden vrijgesteld van instrumenten zoals tolheffing en rekeningrijden, en inkomsten kunnen worden gebruikt om de decarbonisatie van het wegvervoer te ondersteunen, onder meer door te investeren in laadinfrastructuur. Dat wordt nader beschreven in het actieplan voor de auto-industrie.

De Commissie verzoekt overheidsinstanties die maatregelen treffen om de levering van dienstwagens te bevorderen (bv. door belastingen), ervoor te zorgen dat die maatregelen zodanig zijn geformuleerd dat ze een stimulans inhouden om voor emissievrije voertuigen in plaats van conventionele voertuigen te kiezen, en dat er criteria zijn opgenomen die de duurzaamheid en de veerkracht van de Europese toeleveringsketen waarborgen, overeenkomstig het actieplan voor de auto-industrie. De Commissie moedigt overheidsinstanties ook aan om soortgelijke maatregelen te overwegen voor andere soorten bedrijfswagenparken, en om inkomsten uit heffingsinstrumenten voor het gebruik van wegen deels te gebruiken als overheidssteun voor laad- en tankinfrastructuur. In het kader van het voor 2026 geplande initiatief “Groene btw” zal de Commissie ook overwegen om de aftrekbare btw voor conventionele voertuigen geleidelijk af te schaffen.

6.2. Mogelijkheden op lokaal niveau voor wagenparken voor stedelijke mobiliteitsdiensten

Wagenparken voor stedelijke mobiliteitsdiensten, zoals taxi's, particuliere huurauto's met chauffeur en deelauto's, zijn sterk verbonden met lokale en stedelijke mobiliteit. Ze werken doorgaans op basis van vergunningen die op lokaal niveau zijn verleend en waarin

exploitatievoorwaarden zijn vastgesteld. Veel exploitanten van dit soort wagenparken hebben te kennen gegeven dat ze een positieve rol willen spelen in het koolstofvrij maken van het wegvervoer. Vanwege hun bedrijfsmodel, exploitatiegebied en operationele voorschriften is de keuze om al dan niet over te schakelen op emissievrije voertuigen sterk afhankelijk van voorwaarden die direct of indirect door lokale overheden worden gesteld.

Een belangrijke factor die vaak wordt vermeld, is de toegang tot laadinfrastructuur die voldoet aan de operationele vereisten van het wagenpark voor stedelijke mobiliteit. Het kan gaan om zowel openbaar toegankelijke trage laadpunten waar bestuurders die geen garage hebben en afhankelijk zijn van parkeerplekken op straat hun voertuig 's nachts kunnen opladen, als laadpunten waar snel kan worden bijgeladen tijdens een korte onderbreking van de dagelijkse activiteit. Een ander belangrijk element is het verstrekken van operationele stimulansen, zoals speciale rijstroken of gemakkelijke toegang tot parkeerplaatsen voor emissievrije voertuigen die deel uitmaken van het wagenpark voor stedelijke mobiliteitsdiensten. De invoering van emissievrije en emissiearme zones kan een belangrijke rol spelen bij een snellere transitie, omdat de keuze voor een emissievrij voertuig daardoor veel aantrekkelijker wordt.

Naast het scheppen van gunstigere voorwaarden voor emissievrije voertuigen die deel uitmaken van het wagenpark voor stedelijke mobiliteit, kunnen lokale en regionale overheden een directere rol in het versnellen van de overgang spelen door het verlenen van exploitatievergunningen en concessies afhankelijk te maken van het aandeel emissievrije voertuigen en van criteria voor duurzaamheid en de veerkracht van de toeleveringsketen.

Overheden en exploitanten van openbaar vervoer spelen een voortrekkersrol bij de overgang naar emissievrije wagenparken. In 2024 was een derde van de in de EU ingeschreven nieuwe stadsbussen elektrisch. Dat is het hoogste aandeel nieuwe emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken, maar overheidsinstanties kampen met budgettaire beperkingen bij de aankoop van nog meer emissievrije bussen. Het is van cruciaal belang om de juiste omstandigheden te creëren zodat ze de komende jaren in deze oplossing kunnen blijven investeren.

De Commissie verzoekt lokale en regionale overheden om voorschriften inzake het aandeel emissievrije voertuigen op te nemen in de vergunningsprocedure voor lokale particuliere wagenparken, zoals taxi's, particuliere huurauto's met chauffeur en deelauto's, evenals criteria om de duurzaamheid en de veerkracht van de toeleveringsketen te waarborgen overeenkomstig het actieplan voor de auto-industrie, om randvoorwaarden te scheppen en te zorgen voor een passend aanbod aan laadinfrastructuur, en om lokale stimulansen te overwegen zoals bevoorrechte toegang tot parkeerplaatsen of het gebruik van speciale rijstroken om diensten die via emissievrije voertuigen worden aangeboden aantrekkelijker te maken. De Commissie moedigt nationale autoriteiten ook aan die inspanningen te ondersteunen door voor emissievrije bedrijfsvoertuigen gunstigere fiscale voorwaarden vast te stellen dan voor conventionele bedrijfsvoertuigen, en door financiële steun en stimulansen te bieden aan instanties voor openbaar vervoer en exploitanten die overstappen op emissievrije bussen.

6.3. Verhuurbedrijven: luchthavenpioniers

Voertuigen die worden gehuurd voor een korte periode (enkele dagen tot weken), zoals op luchthavens en in treinstations, kunnen bijzonder doeltreffend zijn om een groot aantal particuliere bestuurders te bereiken, de zichtbaarheid van emissievrije voertuigen te vergroten, een nieuwe krachtbron te proberen en de bezorgdheid van bestuurders, onder meer over de autonomie, weg te nemen.

Bovendien zal de aanwezigheid van een wagenpark met elektrische huurauto's op luchthavens of in andere mobiliteitshubs een snellere uitrol bevorderen van openbare en particuliere laadinfrastructuur (bv. in hotels, conferentiecentra en toeristische gebieden) in het door de luchthaven bediende gebied. Dat zal op zijn beurt de zichtbaarheid vergroten, het gebruik van emissievrije voertuigen versnellen en duurzaam toerisme bevorderen.

Anderzijds kan de capaciteit van verhuurbedrijven op luchthavens om over te stappen op emissievrije voertuigen, worden beperkt door lokale factoren zoals de beschikbaarheid van laadinfrastructuur.

Bij de overstap naar elektrische voertuigen zijn op korte termijn extra inspanningen nodig om aan een aantal operationele vereisten te voldoen. Door de korte periode tussen twee verhuurbeurten is trage laadinfrastructuur alleen niet voldoende. Om aanzienlijk langere wachttijden te vermijden, zijn snelladers nodig. Omdat in de buurt van luchthavens momenteel relatief weinig laadinfrastructuur aanwezig is, is het ook waarschijnlijk dat meer voertuigen zullen worden teruggebracht waarvan de batterij niet volledig is opgeladen. Die moeten dus worden opgeladen op het terrein van het verhuurbedrijf.

Verhuurbedrijven op luchthavens met grote wagenparken zullen daarom verscheidene snelle of ultrasnelle laadpunten nodig hebben en hun aansluiting op het elektriciteitsnet moeten verbeteren om het vereiste laadvermogen te verzekeren. De behoefte aan een betere aansluiting op het elektriciteitsnet is des te relevanter als verschillende verhuurbedrijven op dezelfde plek actief zijn, zoals op luchthavens meestal het geval is. De installatie van laadinfrastructuur op dat deel van de luchthaven waar de verhuurbedrijven actief zijn, staat gewoonlijk niet onder de directe controle van die bedrijven, maar moet via de luchthaven gebeuren.

Om de installatie van laadinfrastructuur en het gebruik van emissievrije huurwagens te versnellen, moeten de luchthaven en de verschillende verhuurbedrijven die op haar terrein actief zijn, worden betrokken bij een gecoördineerde aanpak.

Tegen het derde kwartaal van 2025 zal de Commissie een initiatief lanceren dat gericht is op een snellere inzet van emissievrije voertuigen in huurwagenparken op luchthavens. De deelnemende luchthavens en verhuurbedrijven worden geselecteerd op basis van hun vrijwillige toezegging om betere aansluitingen op het elektriciteitsnet te verzekeren en de uitrol te bevorderen van laadinfrastructuur die door verhuurbedrijven op luchthaventerreinen wordt gebruikt. In een tweede fase kunnen ook andere mobiliteitsknooppunten zoals treinstations in aanmerking worden genomen.

7. VOLGENDE STAPPEN

Het vergroten van het aandeel emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken kan aanzienlijke voordelen opleveren op het gebied van emissiereducties, het concurrentievermogen van Europese OEM's en, als dat gepaard gaat met passende beleidsmaatregelen¹³, een rechtvaardige klimaattransitie. Op nationaal, regionaal en lokaal niveau kunnen nu al maatregelen voor verschillende soorten bedrijfswagenparken worden getroffen die onmiddellijke voordelen opleveren, maar een wetgevingsinitiatief kan op langere termijn een noodzakelijk rechtskader voor de hele autosector bieden.

¹³ Onder andere fiscaal en sociaal beleid overeenkomstig de aanbeveling van de Raad van 16 juni 2022 inzake het garanderen van een rechtvaardige transitie naar klimaatneutraliteit.

Bij de voorbereiding van het wetgevingsinitiatief, dat eind 2025 moet worden gepresenteerd, zal de Commissie voortbouwen op de resultaten van de openbare raadpleging uit 2024 over de algemene problemen en de geschiktheid van mogelijke maatregelen.

In die raadpleging kwam geen duidelijke consensus aan het licht over de reikwijdte en de soort van maatregelen voor een mogelijk Europees initiatief. De resultaten van de openbare raadpleging en van de dialogen over de autosector die de voorbij maand zijn gehouden, onderstrepen het belang van een voortgezette dialoog met de belanghebbenden. Daarom zal de Commissie niet alleen een effectbeoordeling van het voorstel uitvoeren, maar in het tweede kwartaal van 2025 ook een **dialoog op hoog niveau** met de belanghebbenden aangaan over relevante maatregelen en opties voor bedrijfswagenparken en over de dynamiek en de behoeften van de markt. Dat zal verder overleg en verdere samenwerking bij het activeren van alle actoren op nationaal en Europees niveau mogelijk maken met het oog op een versnelde invoering van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken.

Bij de voorbereiding van het **wetgevingsinitiatief** zal de Commissie verschillende aspecten onderzoeken, waaronder de soort van entiteiten, voertuigen en wagenparken die prioriteit moeten krijgen, het ambitieniveau, het effect op de luchtverontreiniging, het territoriale aspect, de beoordeling van technologieën en het effect van massa en volume op de uitstoot, evenals de noodzaak om overeenkomstig de prioriteiten van het kompas voor concurrentievermogen de competitiviteit te verzekeren en tegelijk de rapportageplicht en de administratieve last te verminderen voor met name kleine en middelgrote ondernemingen, die voor sommige soorten bedrijfsvoertuigen de meerderheid vormen.

Het is belangrijk dat bij de verschillende opties terdege rekening wordt gehouden met regionale en andere specifieke kenmerken en dat wordt erkend dat de maatregelen gepaard moeten gaan met passende stimulansen en algemene financiële capaciteit voor de uitrol van adequate laadinfrastructuur.

Het gebruik van emissievrije voertuigen in bedrijfswagenparken zal worden ondersteund door andere maatregelen om aankoopsteun op nationaal niveau zo doeltreffend mogelijk te benutten. Overeenkomstig de maatregelen die de Commissie in het actieplan voor de auto-industrie heeft aangekondigd, is zij van plan om nauw met de lidstaten samen te werken op het gebied van fiscale regelingen en stimulansen voor dienstauto's, onder meer wat betreft de onderlinge afstemming van mogelijke benaderingen en gemeenschappelijke criteria (bv. duurzaamheid en veerkracht) voor nationale stimulansen voor bedrijfswagenparken. Het is van essentieel belang dat de lidstaten in voorkomend geval snel actie ondernemen om gunstige fiscale voorwaarden voor emissievrije voertuigen te creëren.