CRB 2025-0808

23 april 2025

ADVIES

De fiscale behandeling van de terugbetaling van laadkosten van elektrische bedrijfswagens

Blijde Inkomstlaan 17-21 1040 Brussel
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21 1040 Bruxelles
T 02 233 88 11
E mail@ccecrb.fgov.be
www.ccecrb.fgov.be

Inbehandelingneming

In haar gemeenschappelijke verklaring “Laten we vooruitgaan: mobiliteit van de toekomst” van 31 mei 2024 stelde de Groep van 10 dat de regels voor het opladen van elektrische wagens niet altijd even duidelijk of realistisch zijn en dat het dan ook aangewezen is om een reeks voorstellen ter verbetering daarvan te overwegen.

In dit advies, dat op 23 april 2025 werd goedgekeurd, spreekt de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (hieronder: de Raad) zich uit over de circulaire 2024/C/77, die een belangrijke stap in de goede richting is. Ook roept hij op tot het zetten van een aantal bijkomende stappen teneinde duidelijkheid te kunnen brengen omtrent de fiscale behandeling van alle soorten laadbeurten van elektrische bedrijfswagens.

ADVIES

1. Het thuis opladen van een elektrische bedrijfswagen

De circulaire 2024/C/77, een belangrijke stap in de goede richting

De Raad bedankt de FOD Financiën voor de verschafte toelichtingen omtrent de circulaire 2024/C/77 over de terugbetaling van elektriciteitskosten door de werkgever voor het thuis opladen van een bedrijfswagen.

Hij onderstreept dat deze circulaire om verschillende redenen een belangrijke stap in de goede richting is. Ten eerste verduidelijkt ze de fiscale behandeling van de terugbetaling door de werkgever van de voornoemde elektriciteitskosten. Bovendien biedt ze een tijdelijke oplossing voor de administratieve lasten waarmee het berekenen van de werkelijke elektriciteitskosten[1] gepaard gaat, door tijdelijk te aanvaarden dat de terugbetaling van de thuislaadkosten gebeurt op basis van een vast bedrag per kWh dat per kwartaal voor elk gewest wordt bepaald.

De CRB betrekken bij de evaluatie van de circulaire 2024/C/77

De Raad merkt op dat de administratieve tolerantie die de circulaire 2024/C/77 biedt, slechts een tijdelijke oplossing is voor de terugbetaling van thuislaadkosten van een elektrische bedrijfswagen: ze geldt enkel voor de terugbetaling van elektriciteitskosten die betrekking hebben op de periode van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2025. Daarna volgt een evaluatie (rekening houdend met de systemen die op dat moment beschikbaar zullen zijn om

[1] Er zijn immers verschillende factoren die bepalen hoeveel je voor stroom betaalt en waarmee dus rekening moet worden gehouden bij de berekening van de werkelijke elektriciteitskosten: de energieleverancier; het type contract (vast, variabel of dynamisch); contractwijziging(en) doorheen het jaar; het tijdstip waarop je je wagen laadt (dag- en nachttarief); het hebben van zonnepanelen of een thuisbatterij; het capaciteitstarief.

de werkelijke verbruikskosten te bepalen) op basis waarvan zal worden geoordeeld of een verlenging van de administratieve tolerantie al dan niet nodig is.

De Raad vraagt te worden betrokken bij de evaluatie van de circulaire 2024/C/77 en om te worden geraadpleegd over eventuele aanpassingen of addenda aan deze circulaire.

Een fiscaal standpunt uitwerken voor oplaadbeurten aan bidirectionele laadpalen

De Raad verwelkomt het feit dat de FOD Financiën op zijn vraag een standpunt[2] heeft uitgewerkt m.b.t. de fiscale behandeling van de terugbetaling door de werkgever van thuislaadbeurten van werknemers die niet in ons land gedomicilieerd zijn.

Hij merkt op dat de circulaire 2024/C/77 nog geen oplossing biedt voor situaties waarbij het thuis laden gebeurt aan een bidirectionele laadpaal. Ook al is de bidirectionele laadtechnologie op dit moment nog heel duur en weinig verspreid in ons land, toch vraagt de Raad dat de FOD Financiën een standpunt uitwerkt voor dit soort situaties. Bidirectioneel laden kan immers mede een belangrijke rol vervullen door elektriciteit in het net te injecteren wanneer de productie te laag is.

2. Het buitenshuis opladen van een e-bedrijfswagen

Werknemers die niet over een thuislaadpaal beschikken, zijn voor het opladen van hun elektrische wagen aangewezen op het gebruik van publieke en semipublieke laadpalen. Voor laadbeurten aan publieke laadpalen, is het voor de Raad duidelijk wat de toepasselijke fiscale regels zijn: de administratieve tolerantie die de circulaire 2024/C/77 biedt, is voor deze laadbeurten niet van toepassing en de fiscale behandeling verschilt naar gelang de aard van de verplaatsing (professioneel, woon-werk, zuiver privé) waarop de terugbetaling van elektriciteit betrekking heeft.

Een fiscaal standpunt uitwerken voor oplaadbeurten aan semipublieke laadpalen

Voor laadbeurten aan semipublieke laadpalen daarentegen, is dat nog niet het geval. Bijgevolg vraagt de Raad dat de FOD Financiën een standpunt uitwerkt m.b.t. de fiscale behandeling van de terugbetaling door de werkgever van kosten voor het opladen van een elektrische bedrijfswagen aan een semipublieke laadpaal. De Raad vraagt dat de FOD de door hem voorgestelde definitie formeel bevestigt (“Onder “een semipublieke laadpaal” verstaat de FOD Financiën een oplaadpunt voor elektrische auto’s dat zich bevindt op privéterrein van de werknemer, maar toch toegankelijk is voor een beperkte groep mensen, zoals gezinsleden, bezoekers of bewoners van het appartementencomplex.”). Aangezien in dit geval de keuze voor semipubliek doorgaans uitsluitend is ingegeven door praktische overwegingen om de laadpaal beschikbaar te maken voor een (zeer) beperkte kring van personen, vraagt de Raad dat deze semipublieke laadpalen gelijkgesteld worden met private

[2] Dit standpunt werd uitgewerkt buiten de circulaire 2024/C/77 om.

laadpalen en dus in aanmerking komen voor de door de circulaire voorziene terugbetaling op basis van de CREG-tarieven. De Raad is bereid om de FOD de daartoe benodigde informatie aan te reiken.