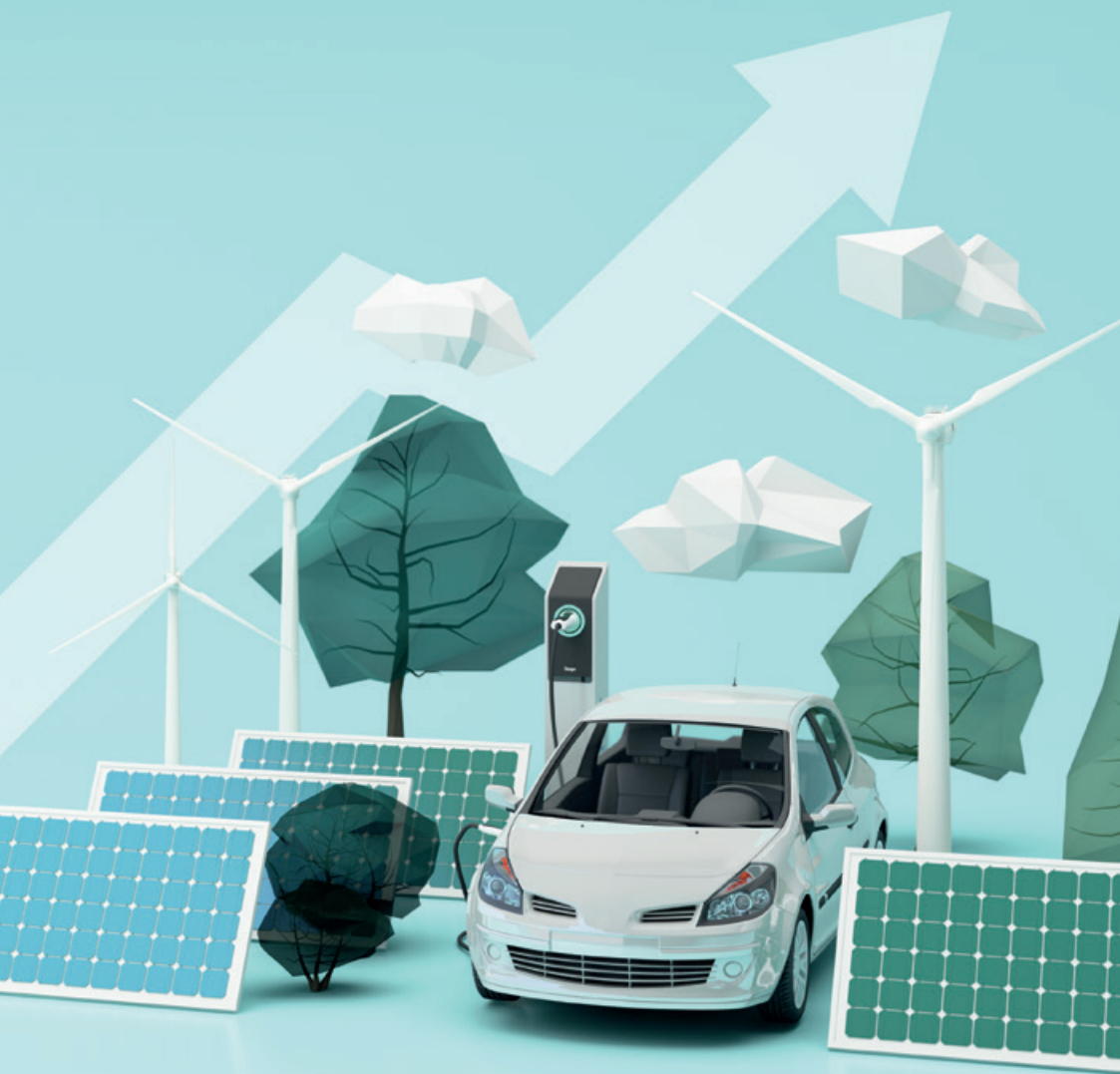


COMPANYCAR REPORT



An initiative from



with the support of



INHOUD

5	VOORAF
7	PROFIEL VAN DE BEVRAAGDEN
8	VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR
9	VOERTUIGKEUZE
10	TOEKOMSTIGE UITDAGINGEN
13	ENERGIEMIX
14	EEN 100% ELEKTRISCHE VLOOT?
15	DE ENERGIEMIX IN 2026
16	DE MOGELIJKHEID OM TE TANKEN EN TE LADEN
18	KEUZE VAN DE VOERTUIGEN
19	BEPERKINGEN VAN DE CAR POLICY
21	INFRASTRUCTUUR BINNEN DE ONDERNEMING
22	HUIDIGE LAADINFRASTRUCTUUR
24	PLANNEN VOOR LAADINFRASTRUCTUUR
25	LAADINFRASTRUCTUUR: UITDAGINGEN EN PROBLEMEN
29	INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS THUIS
30	INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS
33	INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS: UITDAGINGEN EN PROBLEMEN
35	MOBILITEITSPROFIEL
36	VERPLAATSINGSSTATISTIEKEN
37	AFGELEGDE KILOMETERS
38	HET MOBILITEITSBELEID VAN UW BEDRIJF
39	MOBILITEITSPLAN
40	INTEGRATIE VAN EEN MOBILITEITSPLAN
42	PARTNERS VOOR DE INTEGRATIE VAN EEN MOBILITEITSPLAN
43	MOBILITEITSBUDGET
44	MOBILITEITSBUDGET
45	SOORT MOBILITEITSBUDGET
48	HET INRUILEN VAN DE BEDRIJFSWAGEN VOOR EEN MOBILITEITSBUDGET
50	MOBILITEITSBUDGET: BELEMMERINGEN
51	ONDERDELEN VAN HET MOBILITEITSBUDGET
53	FISCALITEIT - CAR POLICY
54	NIEUWE FISCALITEIT
55	AANPASSING VAN DE CAR POLICY AAN DE NIEUWE FISCALITEIT
57	KILOMETERBELASTING
58	SALARISWAGEN
59	ALGEMENE TENDENSEN

EEN MARKT DIE ZICHZELF MOET HERUITVINDEN EN MOET INVESTEREN TEGEN DE ACHTERGROND VAN DE ENERGIECRISIS

Het uitbrengen van het Company Car Report is vandaag de dag één van de belangrijkste jaarlijkse afspraken van link2fleet geworden. Gecoördineerd door onze teams in samenwerking met de belangrijkste federaties van de fleet- en mobiliteitssector in België - Febiac, Renta en Traxio - samengebracht onder de paraplu van Mobia, peilt deze grote enquête bij een representatieve steekproef van fleet- en mobiliteitsmanagers naar de huidige marktsituatie, maar ook naar toekomstige trends met het oog op de grote uitdagingen van morgen.

De laatste editie van deze Company Car Report werd uitgevoerd tussen eind 2020 en begin 2021, met resultaten die toen sterk gekleurd waren door de algemene onzekerheid in verband met de Covid-19-pandemie. Bedrijven speelden liever op veilig als het om hun investeringen ging, maar werden enigszins gedwongen om mobiliteit vanuit een andere invalshoek te benaderen. Afgezien van de zware menselijke tol had de Covid-19-pandemie het voordeel dat zij de Belgische ondernemingen ertoe aanzette hun mobiliteitsstrategie sneller te ontwikkelen en de werknemers ertoe aanzette zich te interesseren voor nieuwe alternatieve mobiliteitsoplossingen.

EEN TWEELEDIGE STRATEGIE

In 2022 komt deze nieuwe strategische richting van de mobiliteit van werknemers tot uiting in de resultaten van onze enquête, met name door de hervorming van het wettelijk kader van het mobiliteitsbudget. Maar het is ook duidelijk dat de fleet-sector tegelijkertijd een andere verschuiving naar elektrificatie heeft ingezet. In de rug geduwd door de nieuwe fiscale maatregelen waartoe de regering-De Croo eind 2021 besloot, hebben bedrijven niet echt meer de keuze om te investeren in de vergroening van hun vloot. De deadline van 2026 staat op de agenda van alle wagenparkbeheerders en dwingt hen tot een dubbele strategie van alternatieve mobiliteit en elektrificatie.

Fleet managers staan meer dan ooit onder druk en moeten voortdurend het juiste evenwicht vinden tussen de naleving van de door het bedrijf vastgestelde budgetten, de tevredenheid van de werknemers en de noodzaak van elektrificatie. Dit alles gebeurt tegen een achtergrond van onzekerheid, ditmaal in verband met de mondiale situatie en de daaruit voortvloeiende dubbele energie- en economische crisis.

Op de volgende pagina's ontdekt u hoe ongeveer 250 fleet & mobility managers in ons land tegen deze nieuwe realiteit aankijken. Wij hopen dat deze trends en cijfers de verschillende belanghebbenden - bedrijven, klanten en regelgevers - zullen helpen de beste beslissingen te nemen in de sociale, economische en politieke context van vandaag en morgen.

Damien Malvetti, link2fleet
dmalvetti@link2fleet.com

COMPANY CAR REPORT

AN INITIATIVE FROM:



smartprofile
FLEET & MOBILITY

smartprofile

Yannick Mathieu
Bram Scheers

link2fleet

link2fleet

Damien Malvetti
Annick Nemetz
Jeroen Evens

WITH THE SUPPORT OF:



Mobia
by Febiac | Renta | Traxio



FEBIAC

Michel Martens



RENTA

Frank Van Gool



TRAXIO

Filip Rylant

PRODUCTION:



nombriil

DEMANDEZ LA VERSION FRANCAISE
DE CETTE BROCHURE VIA...

anemetz@link2fleet.com





EEN SNELLE EVOLUTIE IN EEN WERELD VOL UITDAGINGEN

"Een snelle evolutie in een wereld vol uitdagingen", zo zouden FEBIAC, Renta en TRAXIO de bevindingen van een nieuwe bevraging bij 248 fleet managers in ons land kunnen samenvatten. De resultaten hiervan kan u ontdekken in deze vierde uitgave van het Company Car Report dat nu voor u ligt.

Sommige trends waren wel tamelijk voorspelbaar: zo blijft de auto koning van de mobiliteit, ondanks een forse daling van het aantal afgelegde kilometers ten opzichte van 2019 (-25,3%). Andere trends daarentegen wijzen op de toegenomen aantrekkelijkheid van de bedrijfswagen, met name in de context van de war for talent. Het geeft aan hoezeer onze sector bepalend is voor het bedrijfsleven.



Naast de algemene trends zet deze bevraging enkele nieuwe uitdagingen in de kijker waaraan de automobielsector het hoofd moet bieden.

Niet in het minst is er de uitdaging om de levertijden voor nieuwe voertuigen in te korten; sedert 2020 krijgen de productielijnen te maken met een lawine aan verstorende elementen.

Hoe zit het nu met de elektrificatie van het wagenpark en met de ontwikkeling van het ecosysteem eromheen? De afgelopen maanden is die in een stroomversnelling gekomen bij bedrijven, waarbij kwesties opduiken die veel verder gaan dan het voertuig op zich. Moeten we dit zien als een snelle mentaliteitsverandering of is het eerder een kwestie van fiscale sturing, die wel eens gehinderd zou kunnen worden door de impact van de huidige economische realiteit?

Alleszins blijkt uit de bevraging dat bedrijven hun werknemers steeds meer richting elektrificatie sturen, met name door minder keuzevrijheid te bieden voor het type "brandstof". Gedreven door de federale fiscaliteit investeren zij massaal in laadinfrastructuur, ondanks het feit dat de hieraan verbonden kosten als een belangrijk obstakel worden genoemd. Zo hebben bijna 3 op 4 bedrijven al laadstations in gebruik, tegenover 1 op 2 in de vorige rondvraag. Ook de KMO's volgen die beweging.

Verder heeft 56% van de bedrijven al geïnvesteerd in een laadpaal bij de werknemers thuis (een forse stijging ten opzichte van de 33% in 2020-2021 en slechts 14% in 2019).

Tegelijk groeit de bereidheid om naast de wagen ook andere verplaatsingsmogelijkheden ter beschikking te stellen van werknemers: 30% van de bedrijven biedt vandaag al onder een of andere vorm een mobiliteitsbudget aan, en 37% geeft aan het in de toekomst te willen invoeren. Niet verrassend is dat de fiets als belangrijkste alternatief of aanvulling voor de auto naar voren komt, op de voet gevolgd door maatregelen die thuiswerk bevorderen; op de derde plaats komt het openbaar vervoer.

Rest ons nog u een interessante en verrijkende leeservaring te wensen!



FEBIAC
Michel Mortens



RENTA
Frank Van Gool



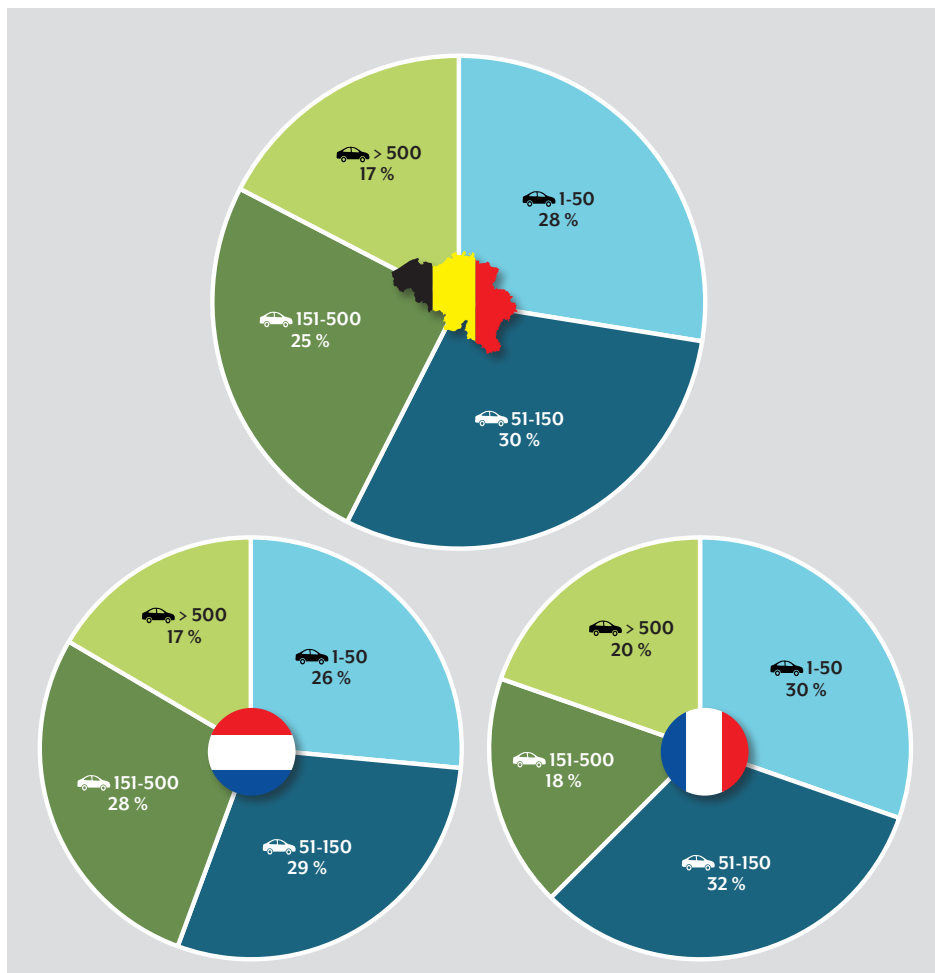
TRAXIO
Filip Rylant

PROFIEL

Aantal deelnemers: 248

	GEMIDDELTE VLOOTGROOTTE	GEMIDDELD AANTAL PERSONENWAGENS	GEMIDDELD AANTAL WERKNEMERS
NL	408	331	1491
FR	477	353	1125

VERDELING PER VLOOTGROOTTE



VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR

VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR



VOERTUIGKEUZE

DE GROOTSTE UITDAGINGEN IN HET VOORUITSCHIET



WAT ZIJN DE GROOTSTE UITDAGINGEN/EVOLUTIES/TRENDS DIE U VERWACHT IN DE KOMENDE 6 TOT 12 MAANDEN OP VLAAK VAN VAN WAGENPARKBEHEER?

Het hoeft niet te verbazen dat elektrificatie centraal staat in de uitdagingen die door wagenparkbeheerders voor de komende maanden worden genoemd. In Wallonië is het de massale groei van geëlektrificeerde voertuigen (PHEV en BEV) die voorop staat, terwijl in Vlaanderen vooral de toereikendheid van de laadinfrastructuur op het bedrijfsterrein zorgen baart. Ook valt op dat het probleem van de levertijden van nieuwe voertuigen de wagenparkbeheerders zorgen baart.

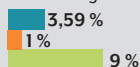
ZIE PAGINA AAN DE RECHTERKANT ➡



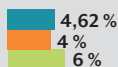
Als we deze resultaten vergelijken met die van onze vorige bevragingen, zien we dat de schommelingen van de brandstofprijzen vandaag twee keer zoveel zorgen baart als in 2019 en vier keer zoveel als in 2020. De onzekerheid over de restwaarde van voertuigen neemt af. Anderzijds lijken wagens op waterstof niet echt meer op de agenda van wagenparkbeheerders te staan.

	2022	2020-2021	2019
Langere/onzekere leveringstermijnen van nieuwe voertuigen	72 %	-	-
Voldoende laadpalen en -vermogen voorzien voor elektrische/plug-in voertuigen op de bedrijfssite	71 %	-	-
Opkomst 100% elektrische/plug-in-hybride (PHEV) wagens	70 %	70 %	50 %
Stijging van de aanschafkost van voertuigen	60 %	-	-
Veranderingen in fiscaliteit	57 %	72 %	69 %
Schommelingen in brandstofprijzen	36 %	8 %	17 %
Bedrijfswagens inruilen voor mobiliteitsbudget	24 %	37 %	36 %
Schommelingen in restwaarde	18 %	32 %	26 %
Kilometerheffing voor personenwagens	7 %	16 %	21 %
Opkomst van wagens op waterstof	6 %	10 %	17 %
Connected car met data-tracking	5 %	10 %	6 %
Car sharing	4 %	8 %	8 %

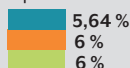
Car sharing



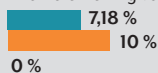
Connected car met data-tracking



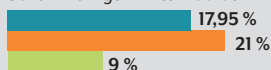
Opkomst van wagens op waterstof



Kilometerheffing voor personenwagens



Schommelingen in restwaarde



Bedrijfswagens inruilen voor mobiliteitsbudget



Schommelingen in brandstofprijzen



Veranderingen in fiscaliteit



Stijging van de aanschafkost van voertuigen



Opkomst 100% elektrische/plug-in-hybride (PHEV) wagens



Langere/onzekere leveringstermijnen van nieuwe voertuigen



Voldoende laadpalen en -vermogen voorzien voor elektrische/plug-in voertuigen op de bedrijfssite



■ Nationaal ■ NL ■ FR



**Omdat sommige
bochten toch iets
scherper zijn dan
ingeschat.**

Gelukkig gaat herstellen bij
AutoRepairGroup wel altijd vlot.

Bel **078 35 36 87** of boek een afspraak
via **info@autorepairgroup.be**

www.autorepairgroup.be

Wij herstellen alles, zelfs je humeur

AutoRepair
Group Carrosserie

VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR



100% ELEKTRISCHE VLOOT?

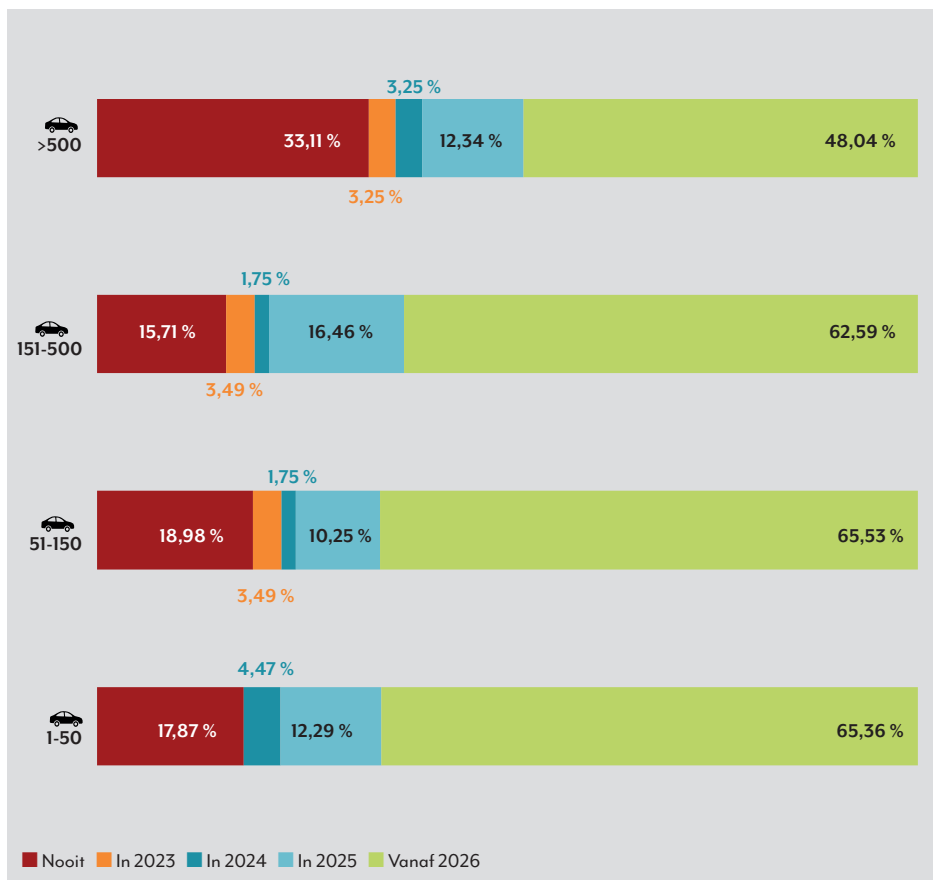


VANAF 2026 ZULLEN ENKEL NOG EMISSIEVRIJE PERSONENWAGENS (NIEUWE CONTRACTEN) FISCALE AFTREK GENIETEN. TEGEN WANNEER DENKT U EEN 100% EMISSIEVRIJ WAGENPARK TE BEREIKEN?

Vanwege het belastingstelsel zullen bedrijven vooral vanaf 2025, en in sterkere mate vanaf 2026, overschakelen op een 100% elektrisch wagenpark. Let wel dat, ongeacht de omvang van het wagenpark, een deel van de respondenten denkt dat hun wagenpark nooit volledig elektrisch zal zijn. Met name 33% van de managers van grote wagenparken (>500 voertuigen) zei dit.

DE VERGELIJKING MET EERDERE ONDERZOEKEN:

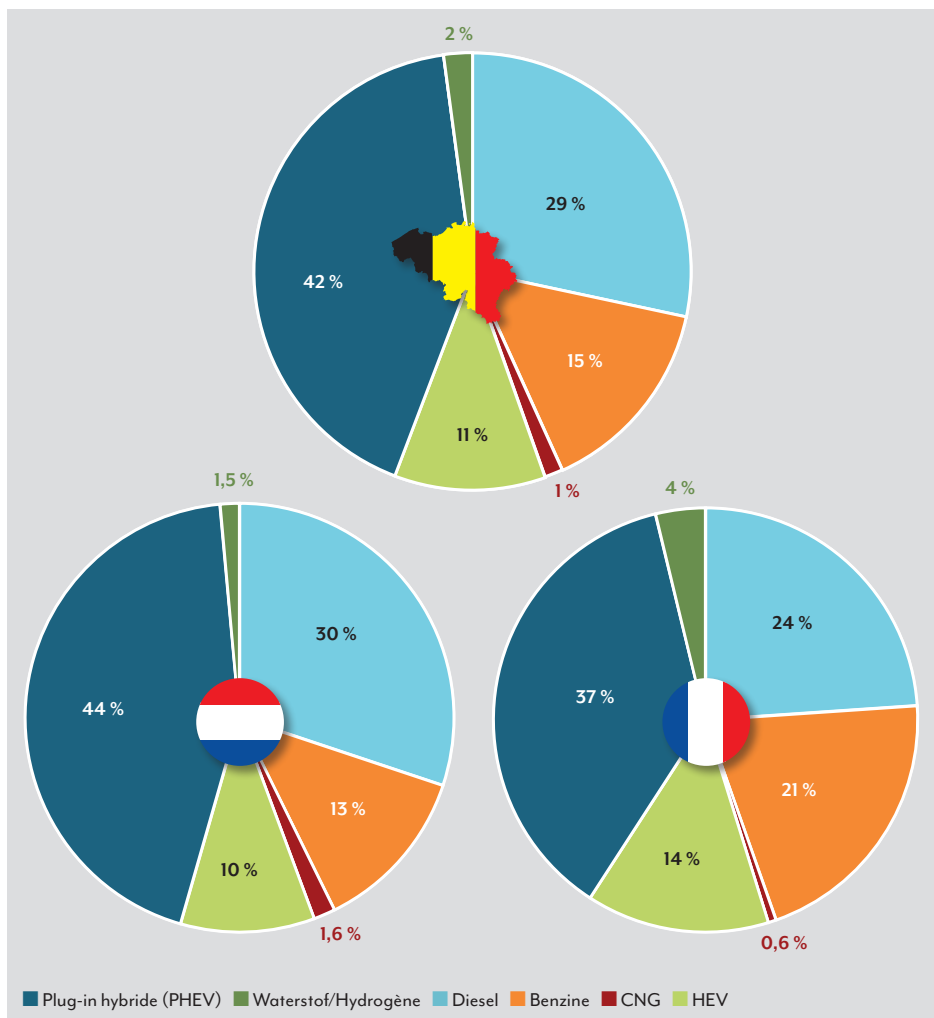
- In 2019 dachten fleet managers dat 11% van hun wagenpark EV zou zijn in 2025.
- In 2020-2021: fleet managers dachten dat 25% EV zou zijn in 2025.



ENERGIEMIX IN 2026

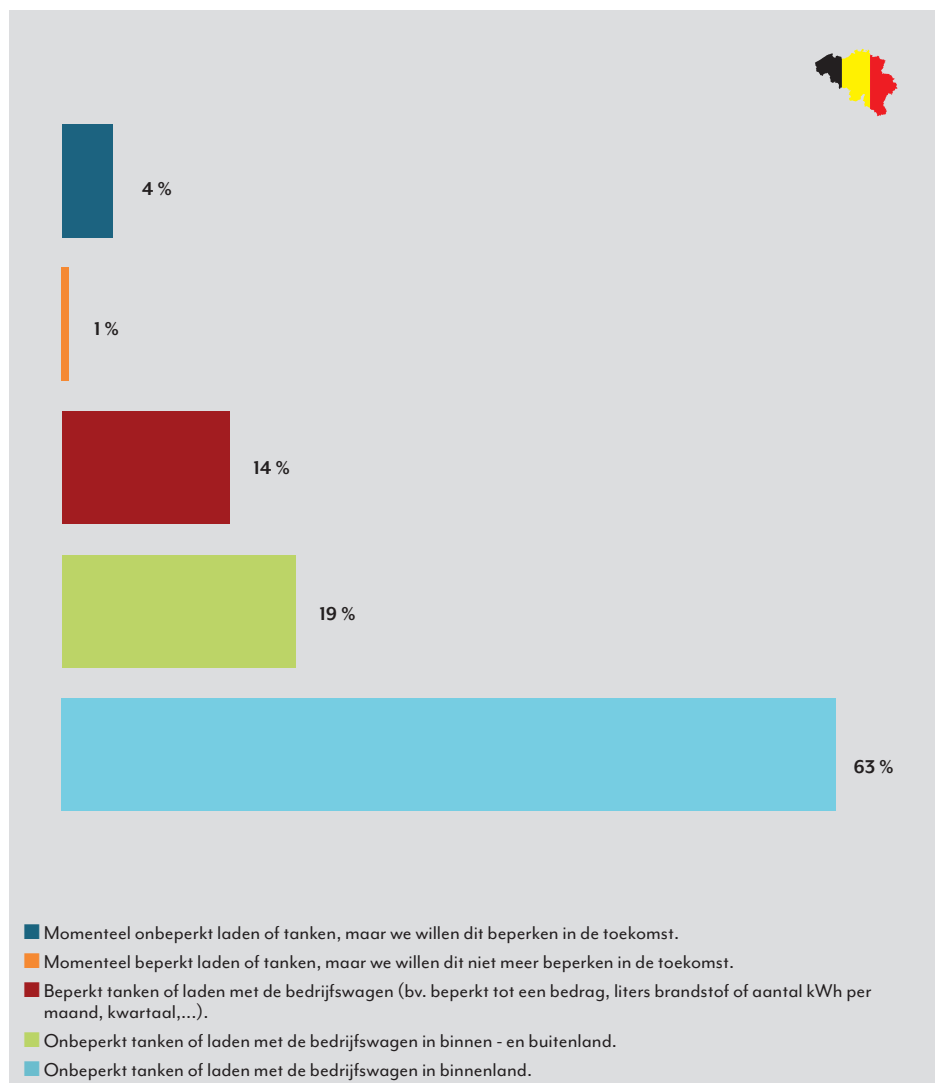
WAT ZOU DE BRANDSTOFMIX ZIJN VAN HET DEEL VAN UW WAGENPARK DAT NIET EMISSIEVRIJ IS IN 2026 ?

Wanneer fleet managers wordt gevraagd welke brandstoffen in 2026 nog deel zullen uitmaken van het niet-emissievrije deel van hun wagenpark, is het duidelijk dat de plug-in hybride (PHEV) op de eerste plaats komt met 44% in het nederlandsegedeelte van het land en 37% aan Franstalige zijde.. Diesel komt op de tweede plaats, gevolgd door benzine en zelfopladende modellen. CNG zal naar verwachting slechts een klein percentage van het totaal vertegenwoordigen, voornamelijk omdat de prijs ervan aan de pomp de afgelopen weken letterlijk is geëxplodeerd. Waterstof blijft zeer beperkt, hoewel het volgens de prognoses van de Franstalige respondenten in 2026 4% van het niet-elektrische wagenpark zou moeten uitmaken, tegenover iets meer dan 1% aan Nederlandstalige kant, waar zich momenteel de enige stations op Belgisch grondgebied bevinden.



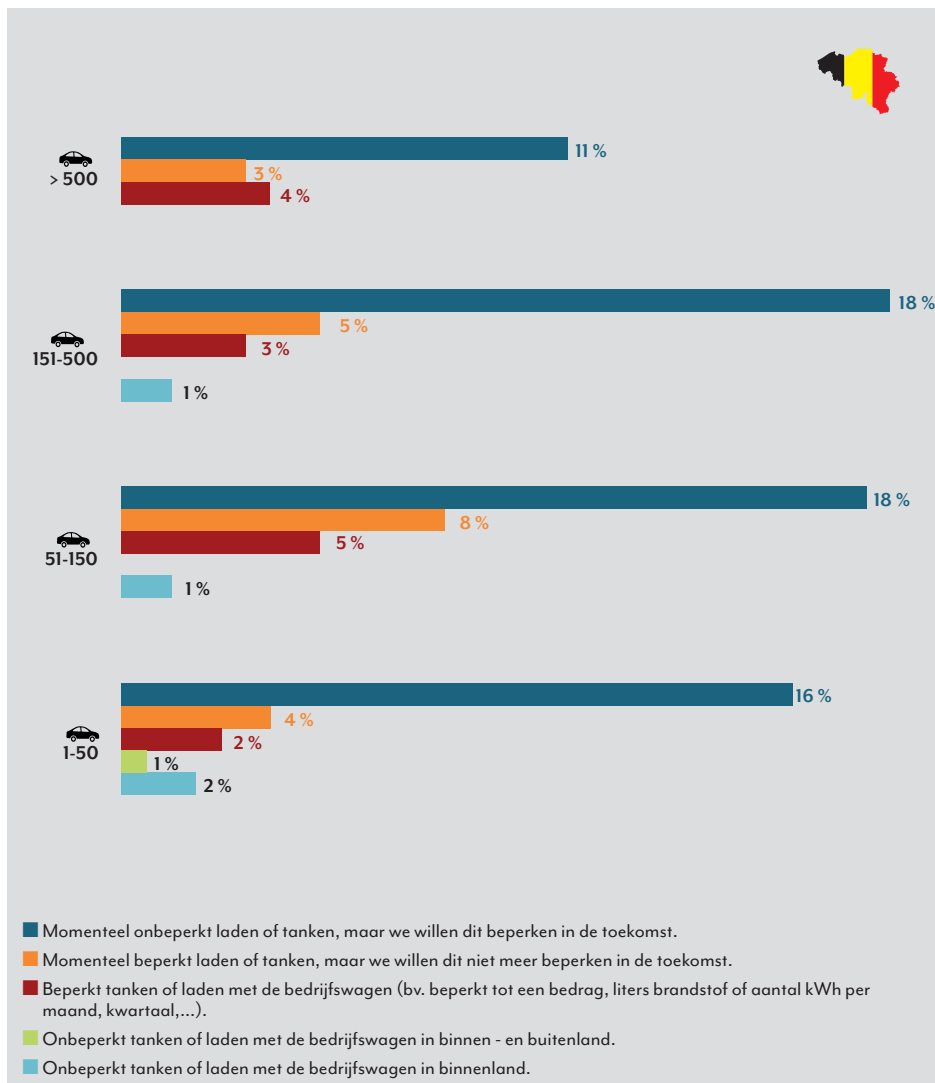
LAAD- EN TANKINFRASTRUCTUUR

63% van de ondervraagde bedrijven biedt hun werknemers de mogelijkheid om hun elektrische wagen alleen in België onbeperkt bij te tanken en/of op te laden. 19% biedt deze mogelijkheid ook in het buitenland. 14% van de bedrijven werkt met beperkingen voor tanken en opladen en 4% zal in de nabije toekomst beperkingen invoeren.



MOGELIJKHEID OM TE TANKEN EN TE LADEN

63% van de ondervraagde bedrijven biedt hun werknemers de mogelijkheid om hun elektrische auto onbeperkt bij te tanken en/of op te laden in België. 19% biedt deze mogelijkheid ook in het buitenland. 14% van de bedrijven werkt met beperkingen voor brandstof en opladen en 4% zal in de nabije toekomst beperkingen invoeren.

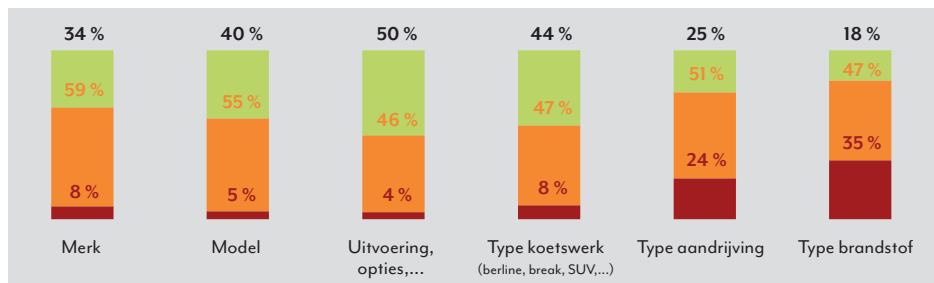


VOERTUIGKEUZE

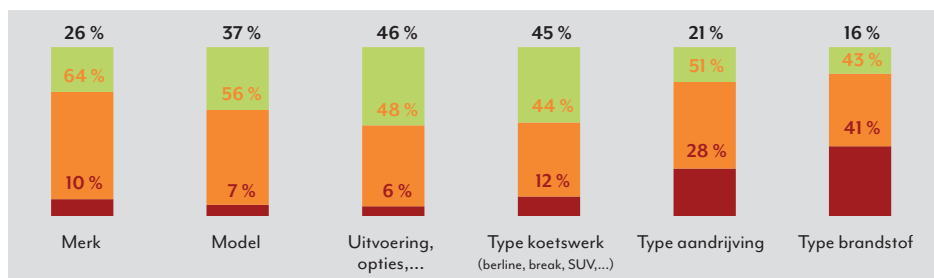


OP WELKE GEBIEDEN BIEDT UW BELEID UW WERKNEMERS KEUZEVRIJHEID MET BETREKKING TOT HET VOERTUIG?

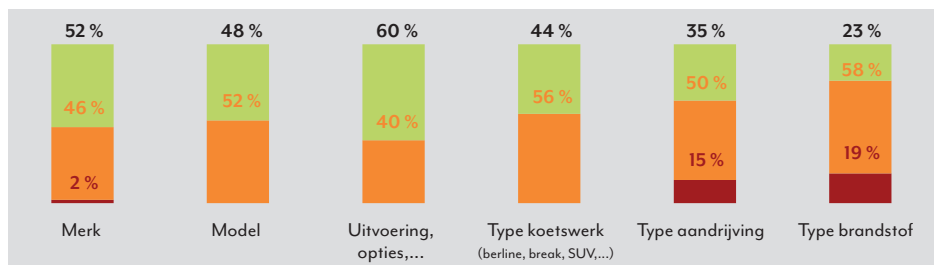
Wat de voertuigkeuze betreft, is het type brandstof vaak een van de elementen die door het bedrijf aan de werknemers worden opgelegd of waarvoor slechts een beperkte keuze wordt geboden. De lijst van merken en modellen is ook vaak beperkt tot een bepaalde selectie, opgenomen in de car policy. Tenslotte is het vooral op gebied van opties of het type carrosserie dat werknemers echt keuzevrijheid hebben.



In Vlaanderen wordt in een zeer groot aantal bedrijven de keuze van de brandstof opgelegd, terwijl de keuze van het automerk zeer zelden volledig vrij is. Slechts 26% van de werknemers van de ondervraagde bedrijven is vrij om het merk van hun voertuig te kiezen en slechts 37% het model.



Als we de antwoorden per taal analyseren, zien we dat bij Franstaligen de keuze van merk en model bijna nooit volledig wordt opgelegd. De keuze van het brandstoftype is nog minder opgelegd dan bij de Nederlandstaligen.



■ Geen keuze ■ Beperkte keuze ■ Vrije keuze

BEPERKINGEN VAN DE CAR POLICY

WELKE VAN ONDERSTAANDE BEPERKINGEN IN UW CAR POLICY WEEGT HET ZWAARST DOOR BIJ DE VOERTUIGKEUZE?

(1 = WEEGT MEEST DOOR , 3 = WEEGT HET MINST DOOR)

Zoals uit deze vraag blijkt, wordt de keuze van de voertuigen vooral bepaald door het leasebudget, gevolgd door de CO₂-uitstoot van het voertuig en op de derde plaats door de catalogusprijs. De volgorde van deze prioriteiten is identiek bij zowel Nederlands- als Franstaligen, hoewel bij Franstaligen 73% van de respondenten belang hecht aan de catalogusprijs, terwijl dit bij Nederlandstaligen slechts 60% is.



PRIORITEIT 1 - 61 % : Beperkingen m.b.t. het leasebedrag
(bv. max. €/maand)

PRIORITEIT 2 - 47 % : Beperkingen m.b.t. de CO₂-uitstoot
(bv. max XX g/km volgens WLTP-test)

PRIORITEIT 3 - 60 % : Beperkingen m.b.t. de catalogusprijs



PRIORITEIT 1 - 63 % : Beperkingen m.b.t. het leasebedrag
(bv. max. €/maand)

PRIORITEIT 2 - 56 % : Beperkingen m.b.t. de CO₂-uitstoot
(bv. max XX g/km volgens WLTP-test)

PRIORITEIT 3 - 73 % : Beperkingen m.b.t. de catalogusprijs



STAND OUT WITH YOUR BUSINESS.

CUPRA **FORMENTOR** VANAF € 425/MAAND EXCL. BTW
IN FINANCIËLE RENTING*

Laat uw business opvallen met de CUPRA Formentor. Zowel qua design als uitrusting is hij uitzonderlijk. En met de e-HYBRID-versie geniet u van 58 km puur elektrisch rijplezier. Waar wacht u nog op? www.cupra.be

MILIEU-INFORMATIE (K.B. 19/03/2004) : WWW.CUPRA.BE

CUPRA **FORMENTOR** - 1,2 – 10,3 L/100 KM 26-233 G CO₂/KM (WLTP)

D'Ieteren

 GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.



CUPRA

Contacteer uw CUPRA-agent voor meer info over de fiscaliteit van uw wagen. Geïllustreerd model uitgerust met betalende opties.

* CUPRA Formentor 1.5 TSI 150 pk 6v. Aanbevolen catalogusprijs incl. BTW: € 36.520. Huurprijs incl. BTW: € 514,25. Aanbieding in Financiële Renting CUPRA Financial Services, berekend op basis van 60 maanden en 100.000 kilometer, zonder eerste verhoogde huurprijs en met een aankoopoptie van 20%, rekening houdend met een bonus-malusscore van 0. Aanbieding voorbehouden aan professionele gebruikers. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door D'Ieteren Lease n.v., met maatschappelijke zetel te 3071 Kortenberg, Leuvensesteenweg 679, België - RPR Leuven - KBO 0402623937. Prijzen op 30/09/2022 en geldig tot en met 31/10/2022. CUPRA Financial Services is een commerciële benaming van D'Ieteren Lease n.v. (filiaal en verbonden kredietagent van Volkswagen D'Ieteren Finance n.v.). D'Ieteren Lease n.v. is een niet-verbonden agent van P&V Verzekeringen (code 0058). Aanbieding onder voorbehoud van prijswijzigingen en vergissingen. Adverteerder voor het krediet: Volkswagen D'Ieteren Finance n.v., met maatschappelijke zetel te 1050 Brussel, Maliestraat 50. KBO 0841 046 715, RPR: Brussel. IBAN: BE97 4829 2680 3149. V.U./Adverteerder: D'Ieteren Automotive n.v., CUPRA Import België, Maliestraat 50, 1050 Elsene - RPR Brussel - KBO-nummer: 0466.909.993. Bankrekeningnummer: IBAN BE98 2100 0009 1493.

VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR



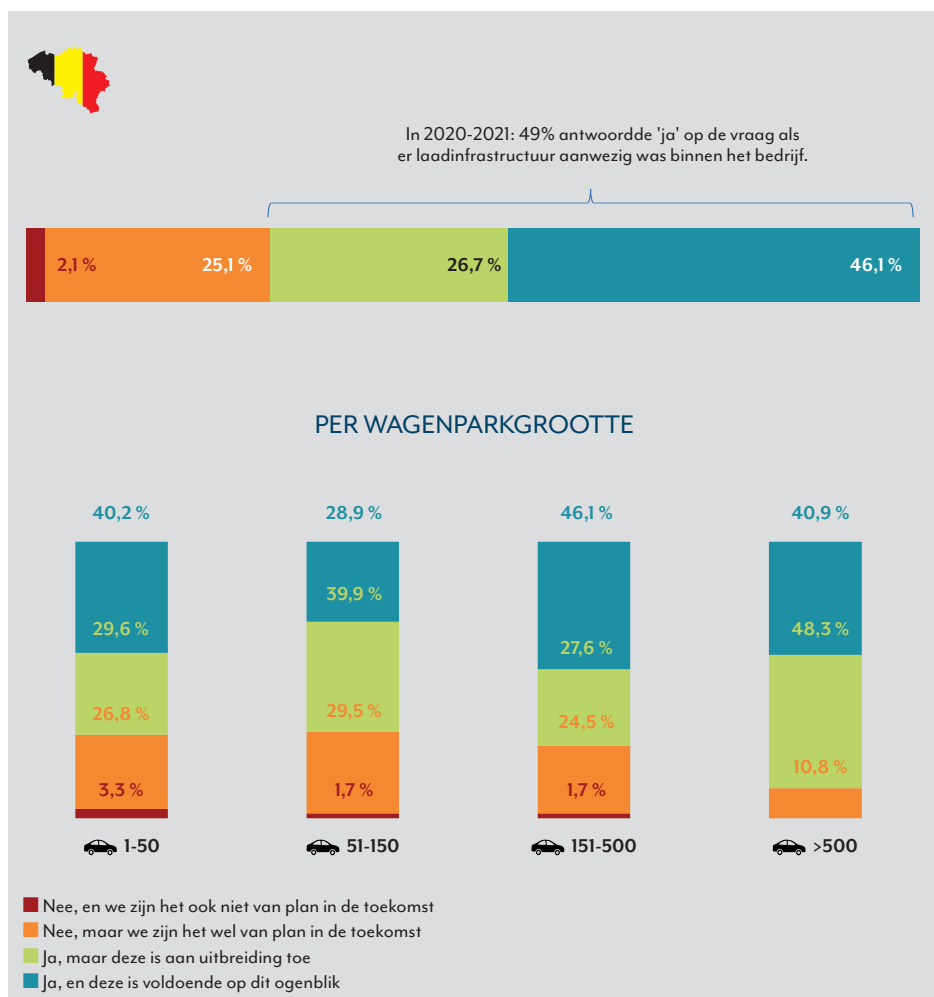
INFRASTRUCTUUR BINNEN HET BEDRIJF

HUIDIGE LAADINFRASTRUCTUUR

IS ER LAADINFRASTRUCTUUR VOORZIEN IN UW ONDERNEMING?

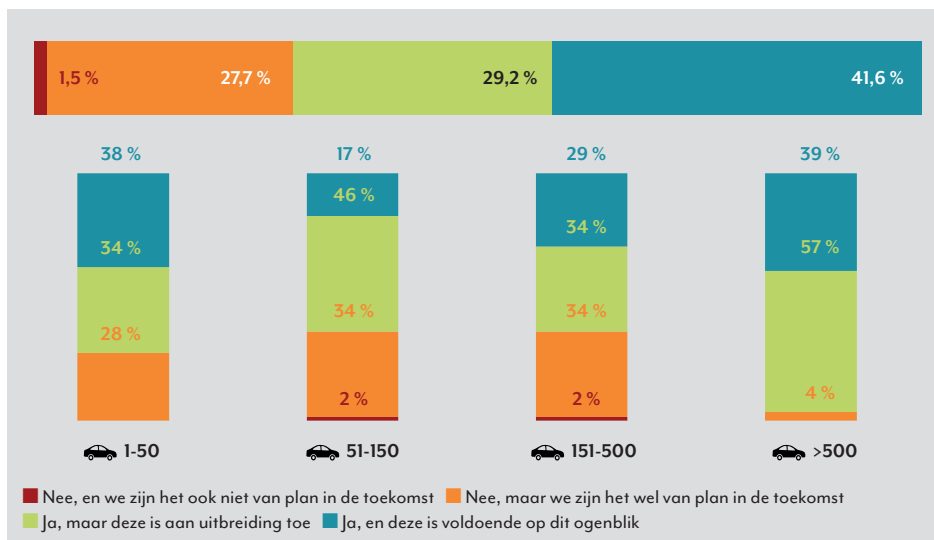
72,8% van de ondervraagde Belgische fleet managers zei dat hun bedrijf al over on-site laadinfrastructuur voor elektrische auto's beschikt. In de bevraging van 2020-2021 was dit slechts 49%.

En terwijl in 2019 15% van de wagenparkbeheerders in het land aangaf dat hun bedrijf niet van plan was een infrastructuur te installeren, zegt nu slechts 2% dat.

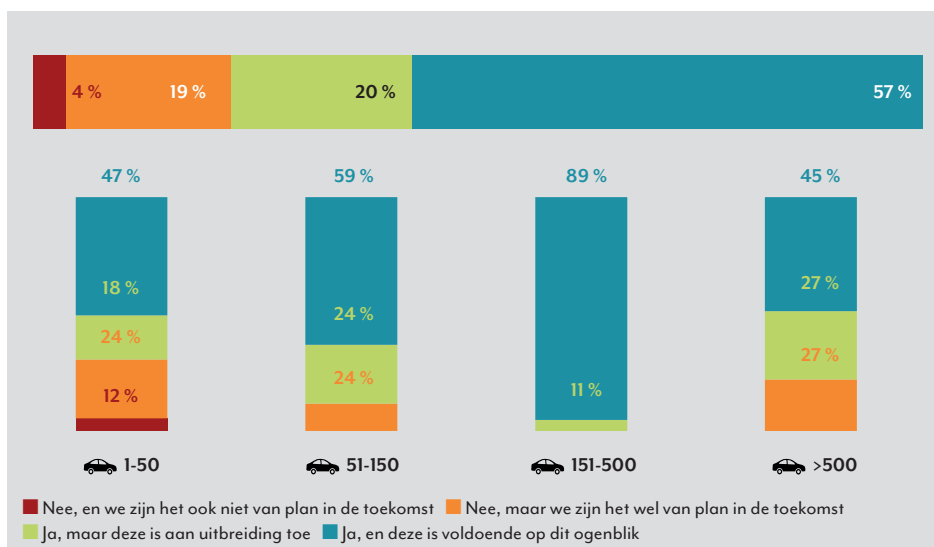




Aan Nederlandstalige kant vindt 39% van de grote bedrijven (> 500 voertuigen in het wagenpark) hun huidige infrastructuur voldoende, terwijl dit slechts het geval is voor 17% van de bedrijven met een wagenpark tussen 51 en 150 voertuigen. 96% van de grote bedrijven beschikt reeds over infrastructuur ter plaatse.



Aan Franstalige kant daarentegen is 57% van de respondenten van mening dat de huidige infrastructuur niet volstaat om aan de behoeften van de werknemers te voldoen. Dit geldt met name voor bedrijven met een wagenpark van 51 tot 150 voertuigen en 151 tot 500 voertuigen. Alleen kleine bedrijven (minder dan 50 voertuigen) denken dat zij nooit laadstations op hun eigen terrein nodig zullen hebben.

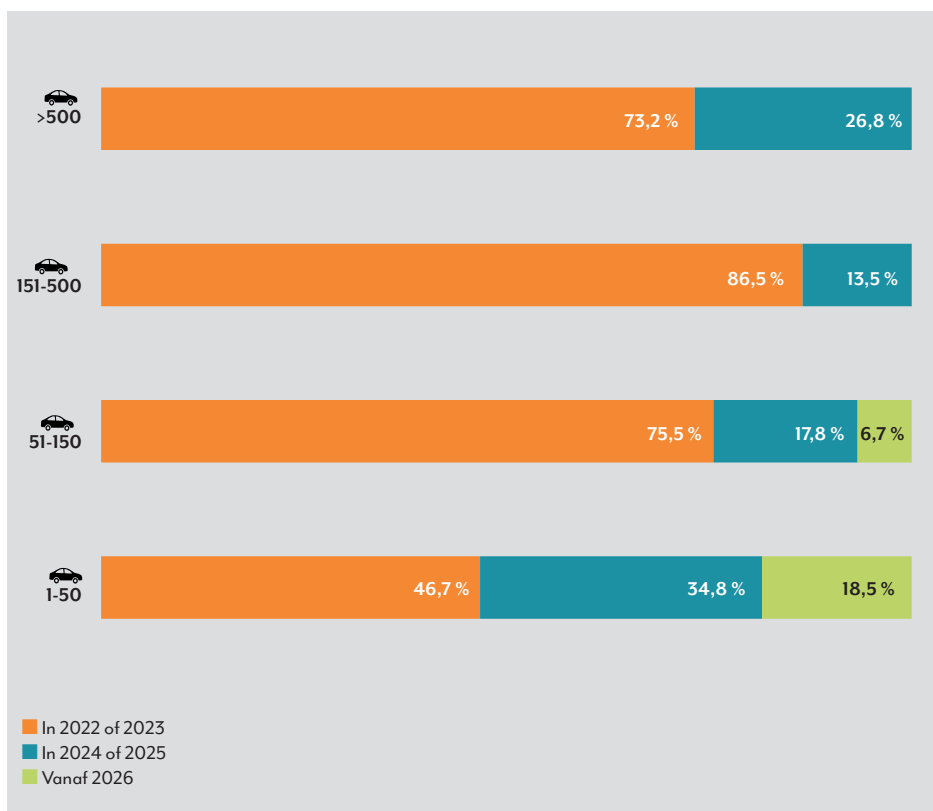


PLANNEN VOOR LAADINFRASTRUCTUUR



ALS U VAN PLAN BENT LAADINFRASTRUCTUUR TE INSTALLEREN OF
UIT TE BREIDEN, VOOR WANNEER IS DAT DAN GEPLAND?

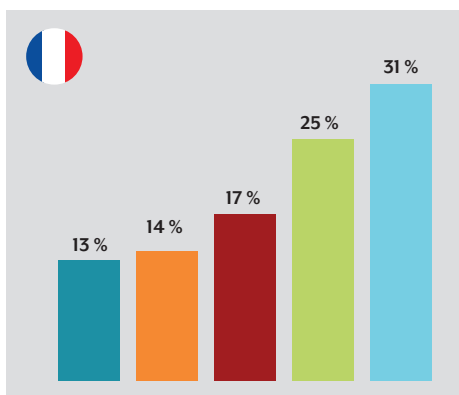
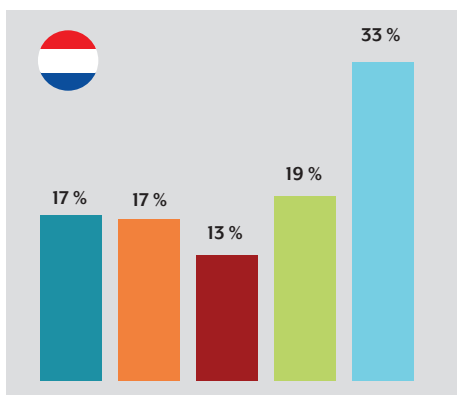
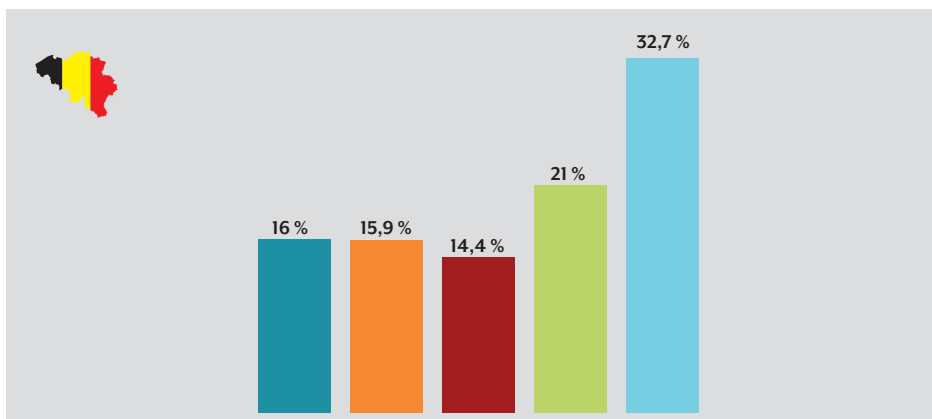
De 200% belastingaftrek voor de installatie van een oplaadpunt tot maart 2023 zet bedrijven in ieder geval aan tot investeren, aangezien de meeste van hen verwachten in de komende maanden infrastructuur te installeren of de bestaande infrastructuur uit te breiden. Alleen kleine bedrijven (van 1 tot 50 voertuigen) zullen naar alle waarschijnlijkheid iets later de stap zetten.



LAADINFRASTRUCTUUR: UITDAGINGEN EN PROBLEMEN

WAT ZIJN DE GROOTSTE UITDAGINGEN/PROBLEMEN BIJ HET VOORZIEN VAN LAADINFRASTRUCTUUR IN UW ONDERNEMING?

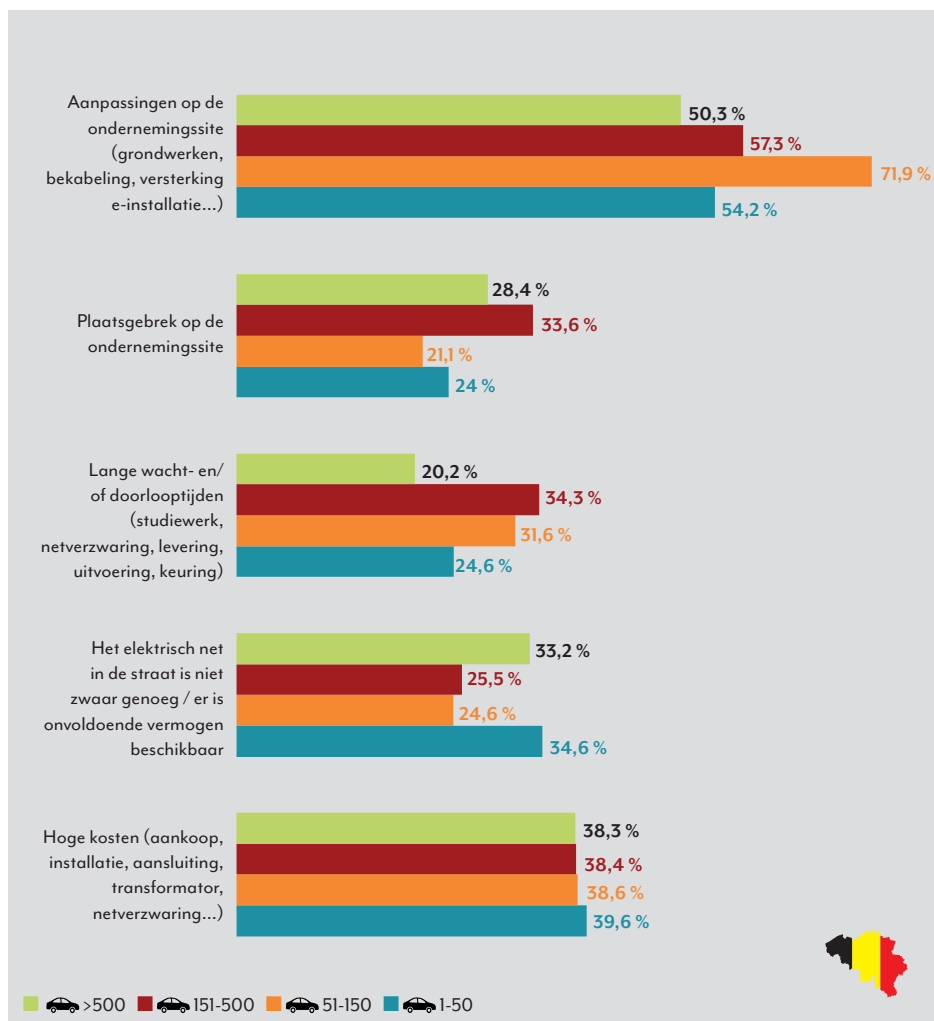
Onder de belemmeringen voor de aanleg van laadinfrastructuur wezen de ondervraagde bedrijven in de eerste plaats op de werkzaamheden die voor de aanleg van deze infrastructuur nodig zijn: grondwerken, bedrading, versterking van de elektrische installatie, enz.) Op de tweede plaats kwamen de hoge kosten van laadstations, gevolgd door het probleem van de levertijden en de ontoereikendheid van het plaatselijke elektriciteitsnet.

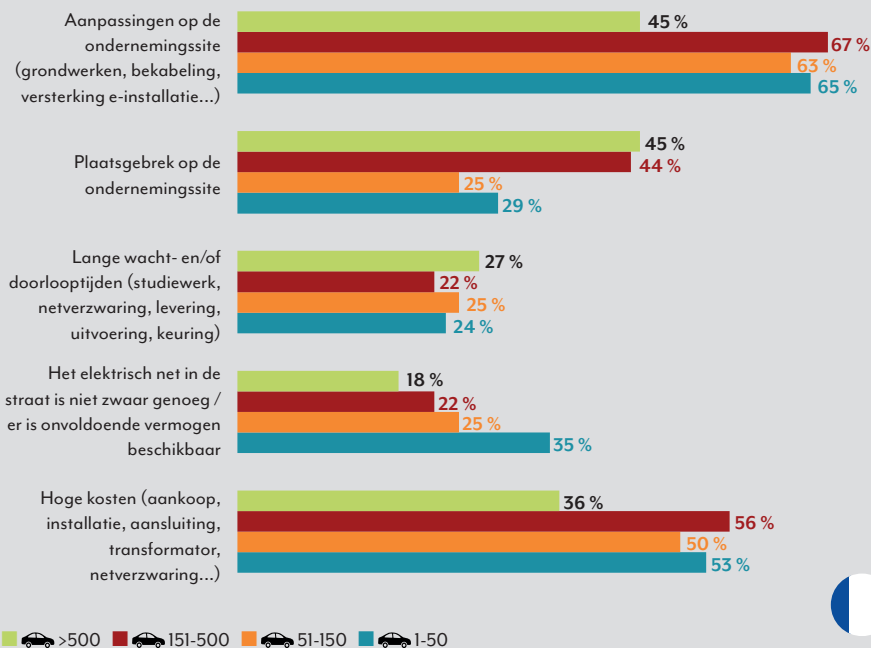
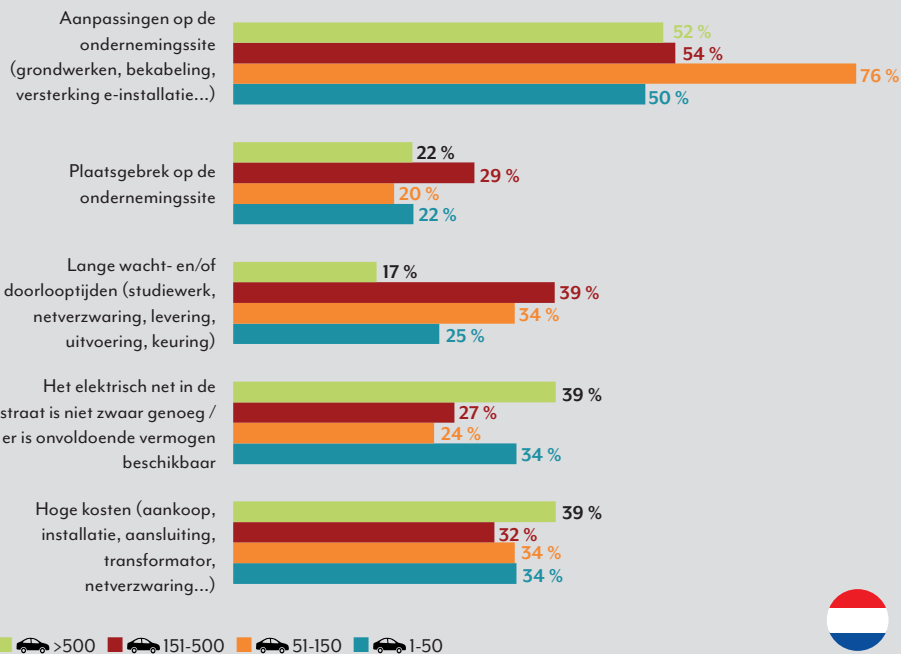


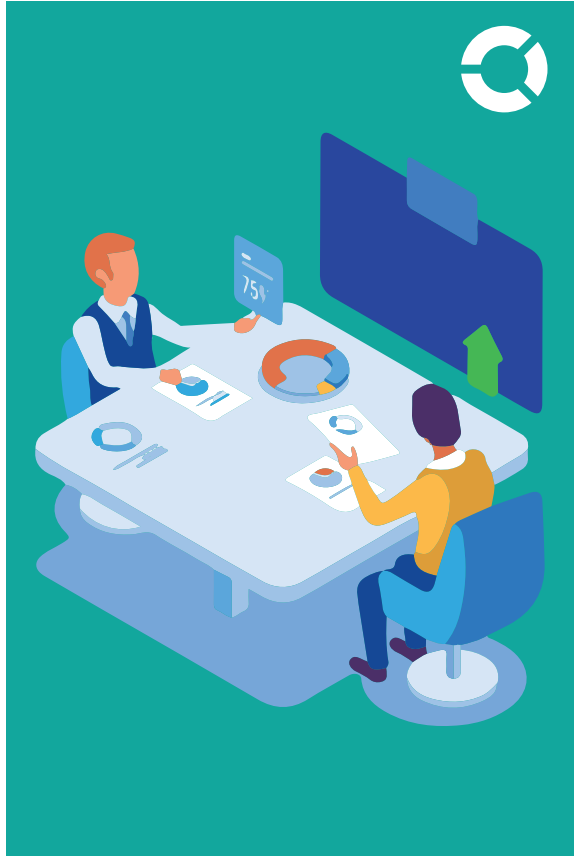
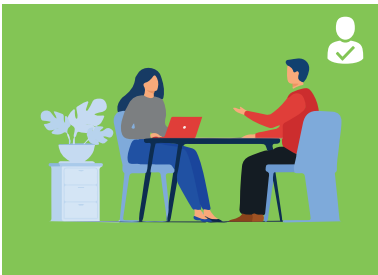
- Lange wacht- en/of doorlooptijden (studiewerk, netverzwaring, levering, uitvoering, keuring).
- Het elektrisch net in de straat is niet zwaar genoeg / er is onvoldoende vermogen beschikbaar.
- Plaatsgebrek op de ondernemingsite.
- Hoge kosten (aankoop, installatie, aansluiting, transformator, netverzwaring...).
- Aanpassingen op de ondernemingsite (grondwerken, bekabeling, versterking e-installatie...).

LAADINFRASTRUCTUUR: UITDAGINGEN EN PROBLEMEN

Als we de informatie analyseren naar omvang van het wagenpark, zien we dat middelgrote bedrijven (wagenpark tussen 51 en 150 voertuigen) de meeste problemen hebben met de werkzaamheden die nodig zijn om infrastructuur te installeren. Anderzijds zijn zij degenen voor wie de beschikbare ruimte op het bedrijfsterrein het minst problematisch is.







Insight through transparency

Helping you to navigate your fleet strategy

Whatever the discussion, we offer a true independent view of the options available. Our thoughts and insights will help you make the right choices now which are critical to your future fleet costs.



fleet360.com

strategy | insurance | analytics
driver care | taxation | trending



VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR



INFRASTRUCTUUR THUIS BIJ DE WERKNEMERS

INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS THUIS

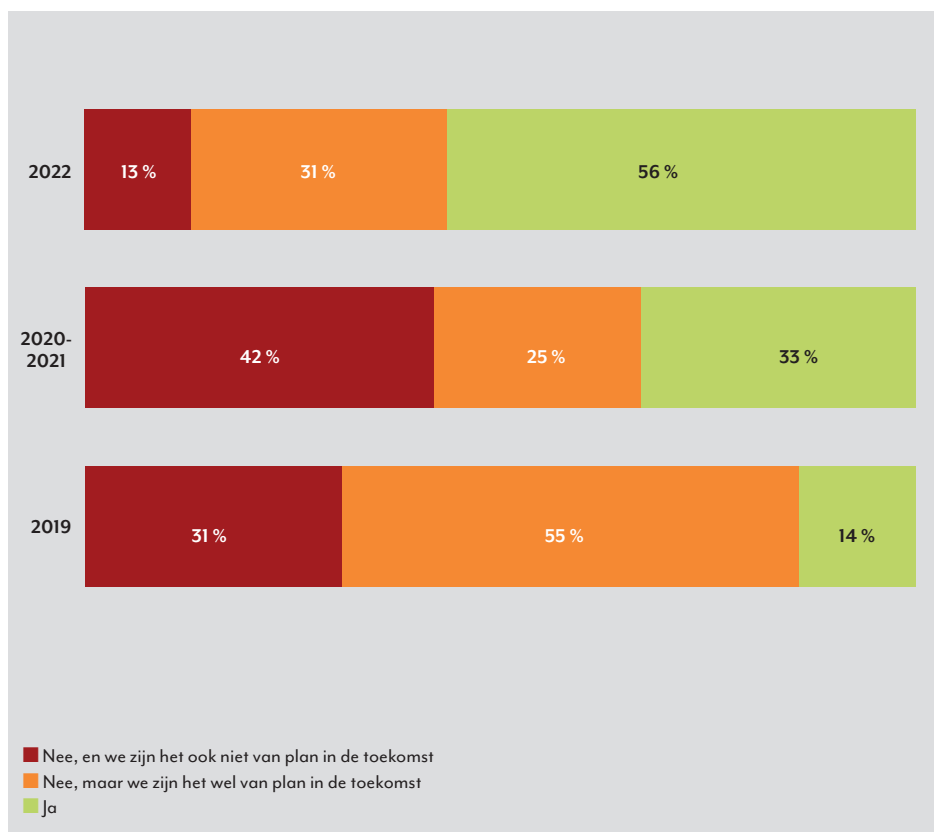


HEEFT UW BEDRIJF GEÏNVESTEERD IN DE INSTALLATIE VAN EEN LAADSTATION BIJ UW WERKNEMERS THUIS?

Het is bekend dat een oplaadpunt thuis even belangrijk of zelfs belangrijker is dan op het bedrijfsterrein. 56% van de ondervraagde bedrijven heeft al een oplaadpunt gepland voor werknemers met een elektrische wagen, en 31% heeft dit project in de pijplijn.

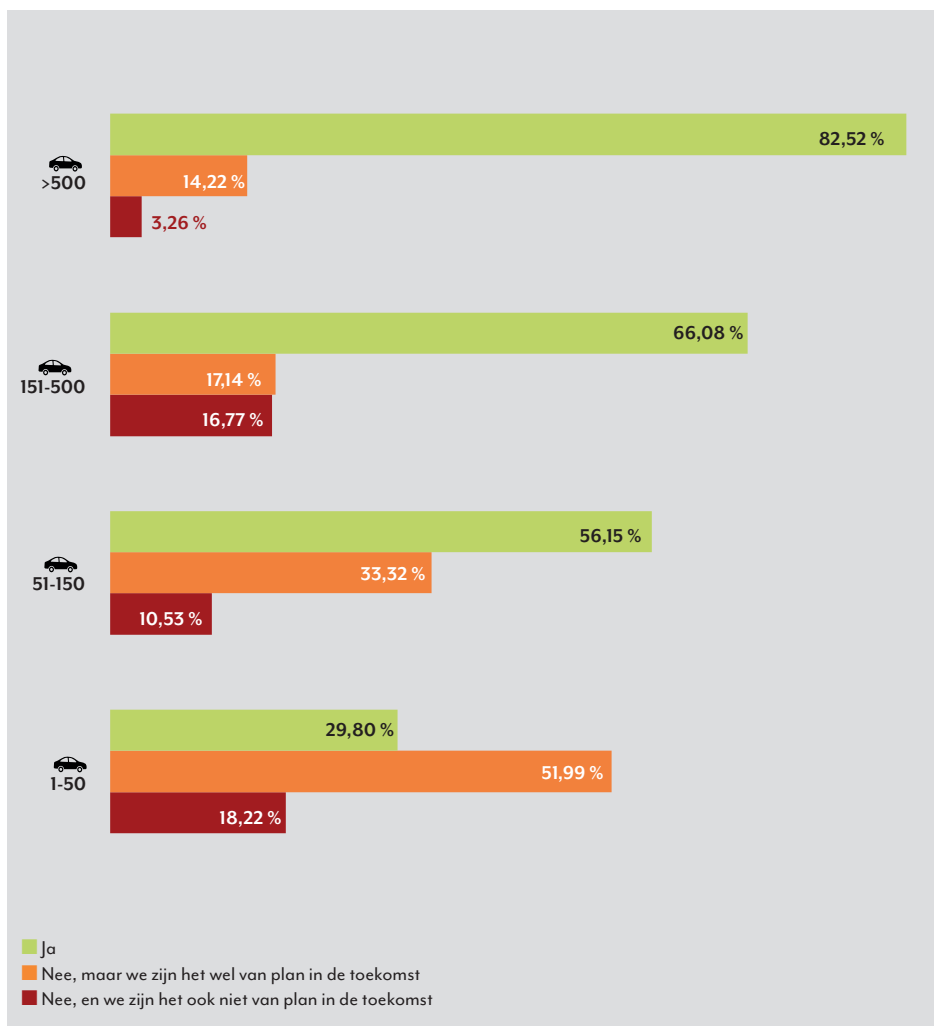
In 2019 had slechts 14% van de Belgische bedrijven dat al gedaan en in 2020-2021 33%.

Anderzijds zegt 13% van de ondervraagde wagenparkbeheerders dat hun bedrijf geen infrastructuur bij hun werknemers zal installeren. Dit is verrassend, maar het cijfer is sterk gedaald in vergelijking met onze vorige bevragingen.



INFRASTRUCTUUR BIJ DE WERKNEMERS

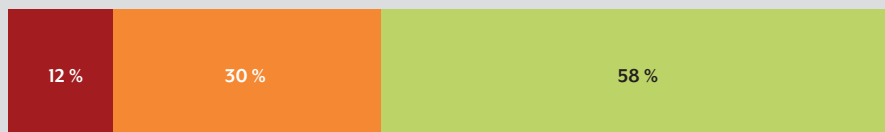
Hoe groter het wagenpark, hoe meer het bedrijf investeert in oplaadinfrastructuur bij de werknemers thuis. Dat is geen verrassing. Bedrijven met meer dan 500 wagens in hun wagenpark hebben voor 82,52% de stap al gezet, terwijl slechts 3,26% zegt dit nooit te zullen doen. Daarentegen heeft slechts 29,8 % van de kleine bedrijven met 1 tot 50 voertuigen al in thuislaad-infrastructuur geïnvesteerd.



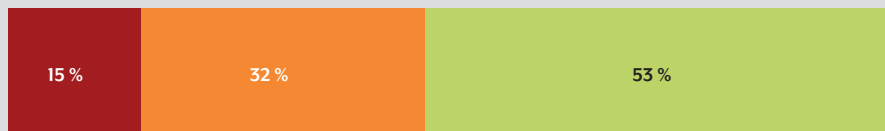
INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS THUIS

HEEFT UW BEDRIJF GEÏNVESTEERD IN DE INSTALLATIE LAADINFRASTRUCTUUR BIJ UW WERKNEMERS THUIS?

Aan Nederlandstalige kant heeft 58% van de bedrijven al een oplaadpunt bij de werknemers thuis geïnstalleerd en 30% zal dat in de nabije toekomst doen, terwijl dat aan Franstalige zijde respectievelijk 53% en 32% is. Er zijn dus weinig verschillen tussen de taalgebieden, ook al is men aan Nederlandstalige kant meer geïnteresseerd in elektrisch rijden.



- Nee, en we zijn het ook niet van plan in de toekomst
- Nee, maar we zijn het wel van plan in de toekomst
- Ja

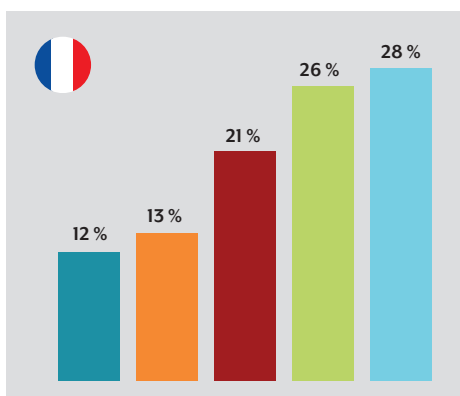
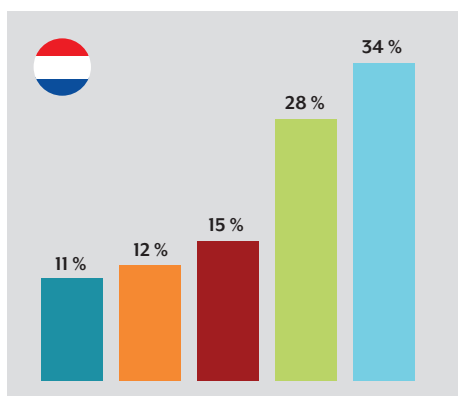
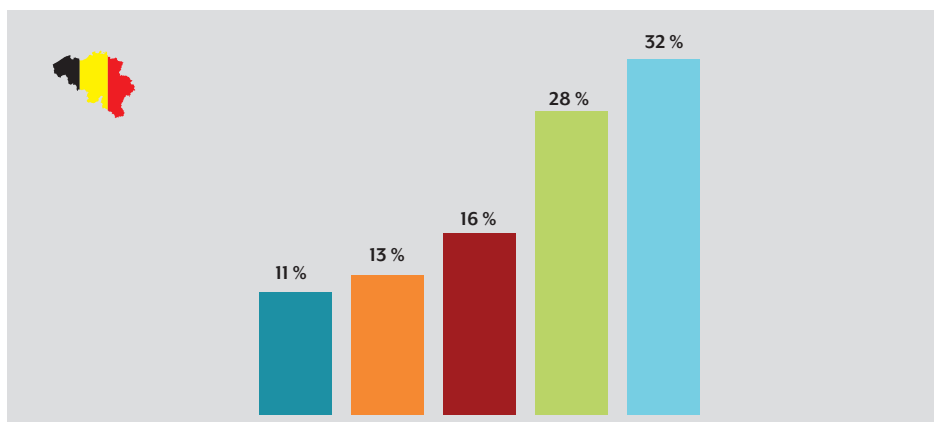


- Nee, en we zijn het ook niet van plan in de toekomst
- Nee, maar we zijn het wel van plan in de toekomst
- Ja

INFRASTRUCTUUR BIJ WERKNEMERS THUIS: UITDAGINGEN EN PROBLEMEN

WAT ZIJN DE GROOTSTE PROBLEMEN BIJ HET VOORZIEN VAN LAADINFRASTRUCTUUR BIJ UW WERKNEMERS THUIS?

Helaas vormen de capaciteit en het vermogen van het elektriciteitsnet en de aan te brengen aanpassingen aan de woning vaak grote obstakels voor de installatie van een laadstation bij de werknemers thuis. 60% van de fleet managers wees op deze twee problemen.



- Hoge kosten (aankoop, installatie, aansluiting, transformator, netverzwaring...).
- Lange wacht- en/of doorlooptijden (studiewerk, netverzwaring, levering, uitvoering, keuring).
- Plaatsgebrek rond de woning (geen garage of oprit, appartementsgebouw, in de stad...)
- Aanpassingen aan de woning (bekabeling, versterking e-installatie, netaansluiting...).
- Het elektrisch net in de straat is niet zwaar genoeg / er is onvoldoende vermogen beschikbaar.



READY FOR HYBRID DRIVING

DE NIEUWE GLC PLUG-IN HYBRID

Tot 130 kilometer* puur elektrisch rijbereik.



0,5 - 8,2 L/100 KM • 12 - 186 G/KM CO₂ (WLTP).

Contacteer uw concessiehouder voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

Milieu-informatie KB 19/3/2004: www.mercedes-benz.be - Geef voorrang aan veiligheid.

*Voorlopige waarde. Definitieve rijbereik beschikbaar bij verkoopvrijgave. Meer info op mercedes-benz.be.

VOERTUIGEN EN INFRASTRUCTUUR



VERPLAATSINGS- STATISTIEKEN

Gemiddeld legden Belgische bestuurders van bedrijfswagens in 2021 25.983 km af (25.288 aan Nederlandstalige kant en 27.689 aan Franstalige zijde), tegenover 34.796 in 2019, dus vóór de pandemie. Dit, en met name de langdurige gewoonte van telewerken, heeft duidelijk gevolgen gehad voor onze verplaatsingen. Het woon-werkverkeer blijft de belangrijkste verplaatsing. Samen met de professionele verplaatsingen vertegenwoordigen zij gemiddeld bijna 70% van de ritten van de bestuurders van bedrijfswagens.



	%	KM MOYEN	VÓÓR COVID	VÓÓR COVID
Woon-werk kilometers (in %)	36,87 %	9190	41 %	14294
Professionele kilometers (in %)	32,26 %	8364	34 %	11736
Privé-kilometers (in %)	30,87 %	7422	25 %	8767



	%	GEMIDDELD AANTAL KM'S
Woon-werk kilometers (in %)	36 %	8571
Professionele kilometers (in %)	34 %	8590
Privé-kilometers (in %)	30 %	7040



	%	GEMIDDELD AANTAL KM'S
Woon-werk kilometers (in %)	39 %	10708
Professionele kilometers (in %)	28 %	7809
Privé-kilometers (in %)	33 %	8360

AFGELEGDE KILOMETERS

Terwijl vóór Covid nog 16% van de werknemers in de onderzochte bedrijven meer dan 50.000 km per jaar reden, is dit percentage nu gedaald tot 0. De meerderheid van de Franstalige bestuurders (74%) rijdt tussen 25.000 en 50.000 km/jaar, terwijl er bij Nederlandstalige respondenten een evenwicht is tussen degenen die tussen 25.000 en 50.000 en degenen die minder dan 25.000 km/jaar rijden.



	%	VÓÓR COVID
Minder dan 25.000 km	39,34 %	39 %
Tussen 25.000 en 50.000 km	60,66 %	45 %
50.000 km en meer	0 %	16 %



	%
Minder dan 25.000 km	45 %
Tussen 25.000 en 50.000 km	55 %
50.000 km en meer	0 %



	%
Minder dan 25.000 km	26 %
Tussen 25.000 en 50.000 km	74 %
50.000 km en meer	0 %

HET **MOBILITEITSBELEID** VAN UW BEDRIJF

HET MOBILITEITSBELEID VAN UW BEDRIJF

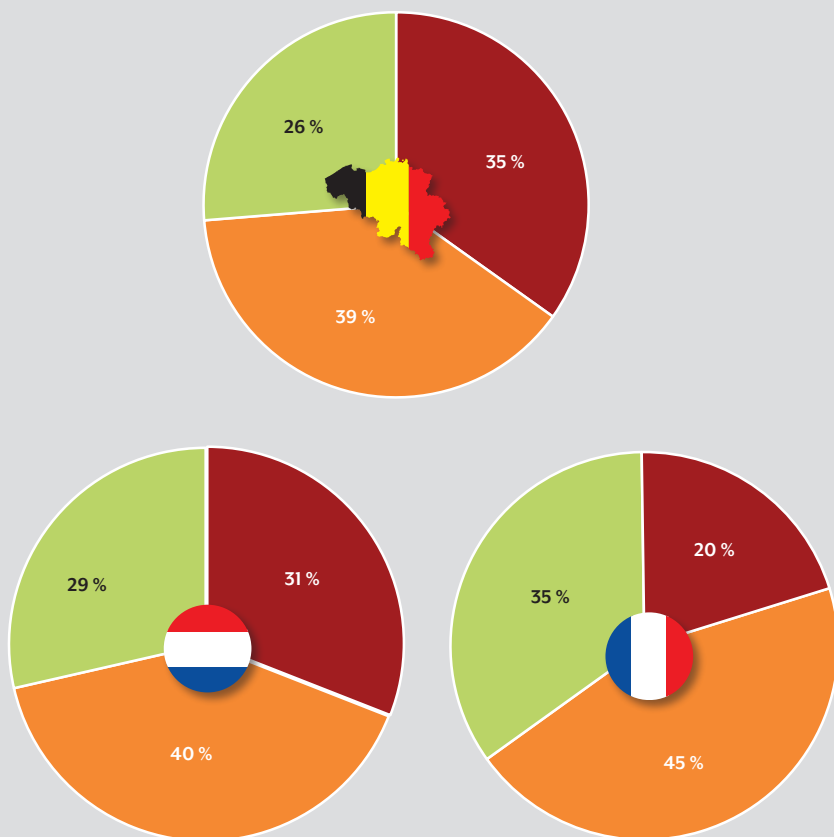


INTEGRATIE VAN EEN MOBILITEITSPLAN

HEEFT UW ONDERNEMING EEN MOBILITEITSPLAN VOOR HAAR WERKNEMERS?

In 2019 had 21% van de respondenten al een mobiliteitsbeleid ingevoerd. Vandaag heeft 39% van de bedrijven dat gedaan en 26% wil dat binnenkort doen. Maar 49% wil een mobiliteitsplan integreren in samenwerking met nieuwe partners en het zijn de leasemaatschappijen die het populairst zijn, op de voet gevolgd door sociale secretariaten en adviesbureaus.

Aan Franstaligen kant zegt slechts 20% van de bedrijven dat ze geen mobiliteitsplan willen integreren, tegenover 31% van de bedrijven aan Nederlandstalige zijde, waar het alternatieve mobiliteitsaanbod beter ontwikkeld is.



■ Nee, en we zijn het ook niet van plan in de toekomst ■ Nee, maar we zijn het wel van plan in de toekomst ■ Ja

ENERGY GUIDE

- UW VOERTUIGEN KIEZEN
- UW WERKNEMERS ADVISEREN
- HET OPLADEN BEHEREN

Duidelijke en concrete antwoorden op alle vragen betreffende:

Motorisaties

- Voor- en nadelen van elke motor
- De beste oplossing per profiel van de werknemer
- Vergelijking van de TCO's

De infrastructuur

- Laadstations voor thuis en kantoor kiezen
- De fiscaliteit van laadstations
- Vergelijking van de kosten van opladen op kantoor, thuis en aan publieke oplaadstations
- Betalingsoplossingen voor publiek opladen

En meer...

- Verkeersbeperkingen in steden
- Strategieën van de brandstofbedrijven

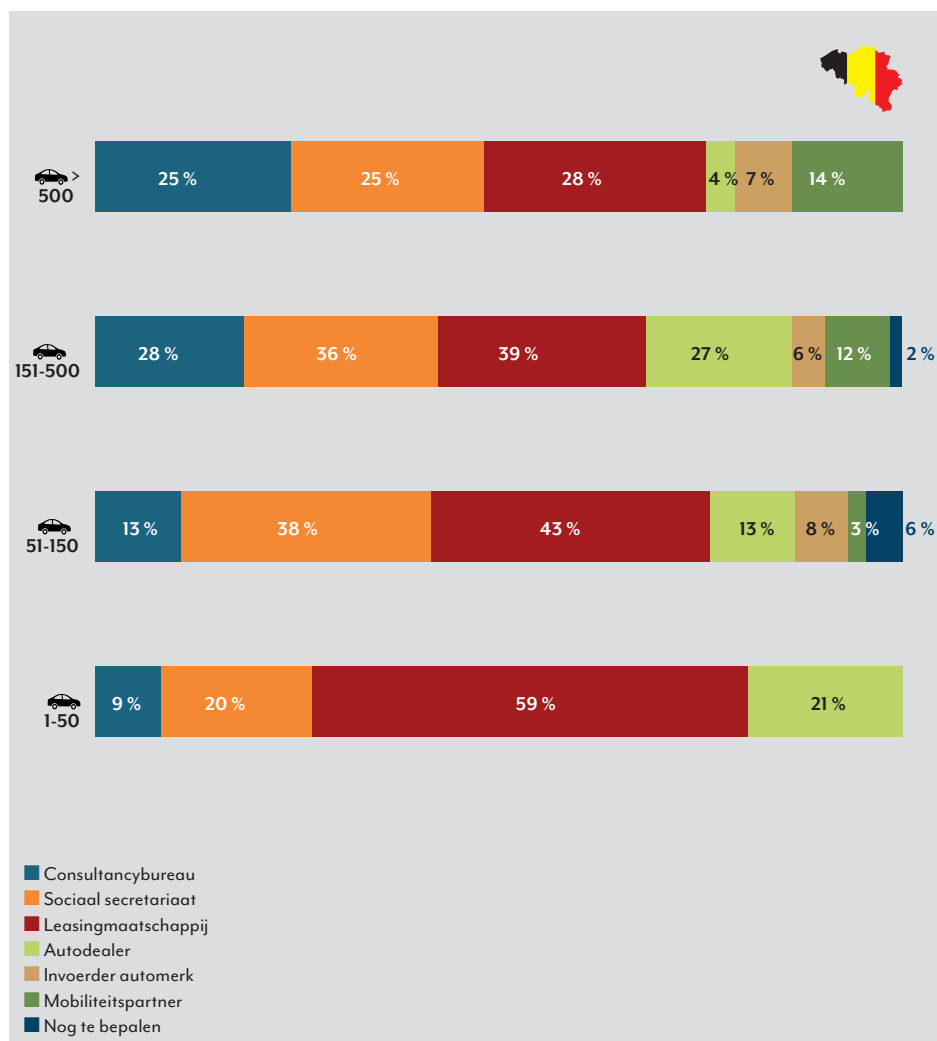


**BESCHIKBAAR
VANAF 18 OKTOBER**

www.link2fleet.com/energyguide

PARTNERS VOOR DE INTEGRATIE VAN EEN MOBILITEITSPLAN

Kleine bedrijven willen een beroep doen op leasingbedrijven om hen te helpen bij het opstellen van een mobiliteitsplan (59%), terwijl grote bedrijven evenveel belang hechten aan sociale secretariaten. Kleine bedrijven denken helemaal niet aan auto-importeurs of mobiliteitsaanbieders om hen daarbij te helpen, ook al zijn zij het die daarvoor gekwalificeerd zijn.



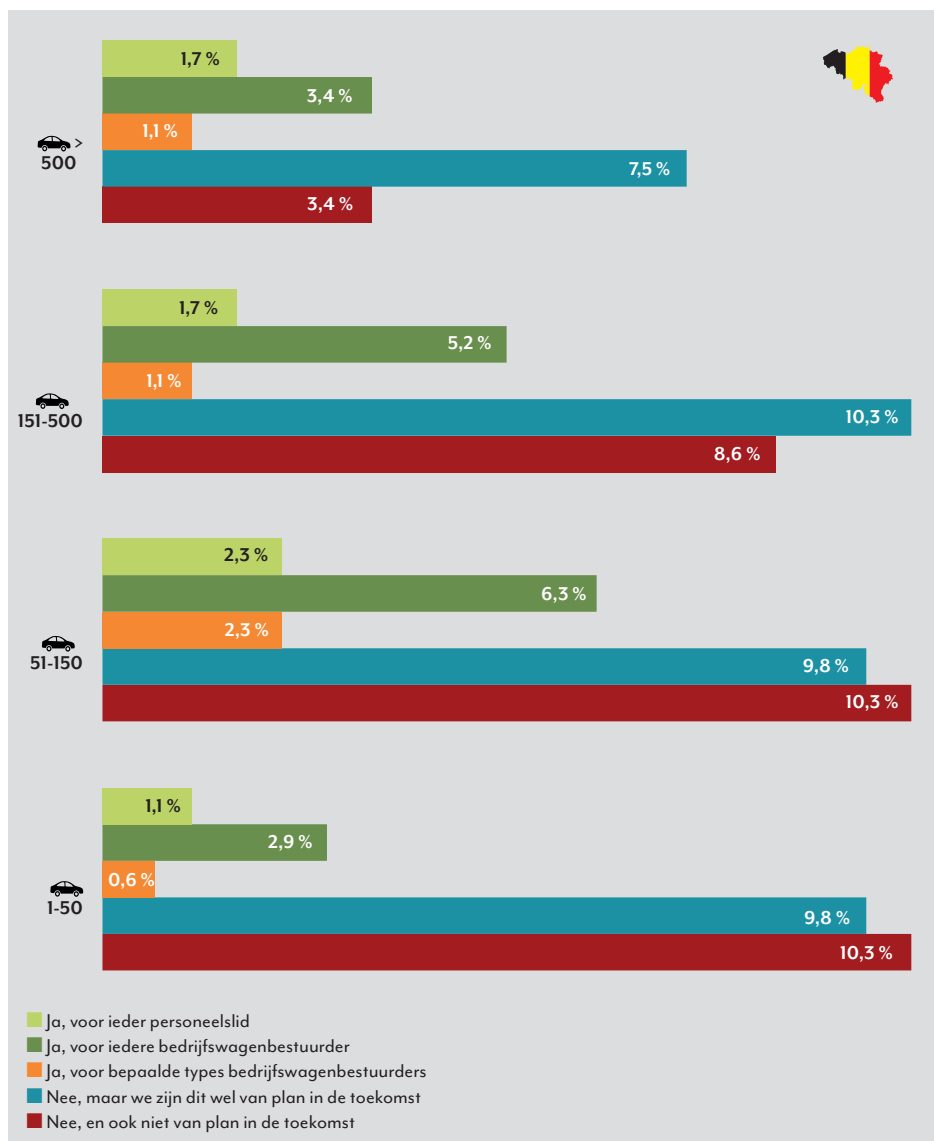
HET MOBILITEITSBELEID VAN UW BEDRIJF



MOBILITEITSBUDGET

HEEFT UW BEDRIJF EEN MOBILITEITSPLAN?

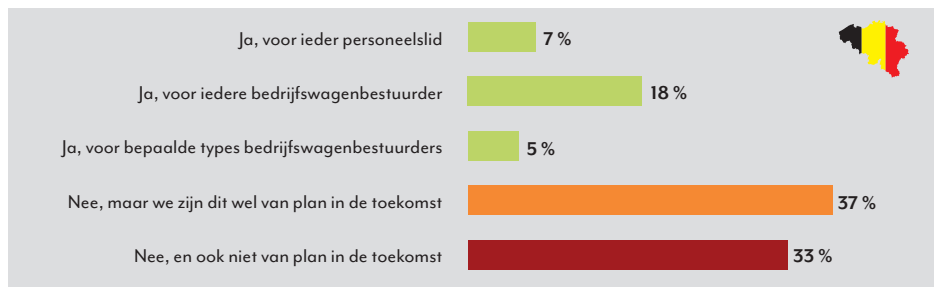
Landelijk biedt 30% van de bedrijven hun werknemers al een mobiliteitsbudget aan en 37% is van plan dat in de nabije toekomst te doen. Dit is vaak toegankelijk voor werknemers die al een bedrijfswagen hebben.



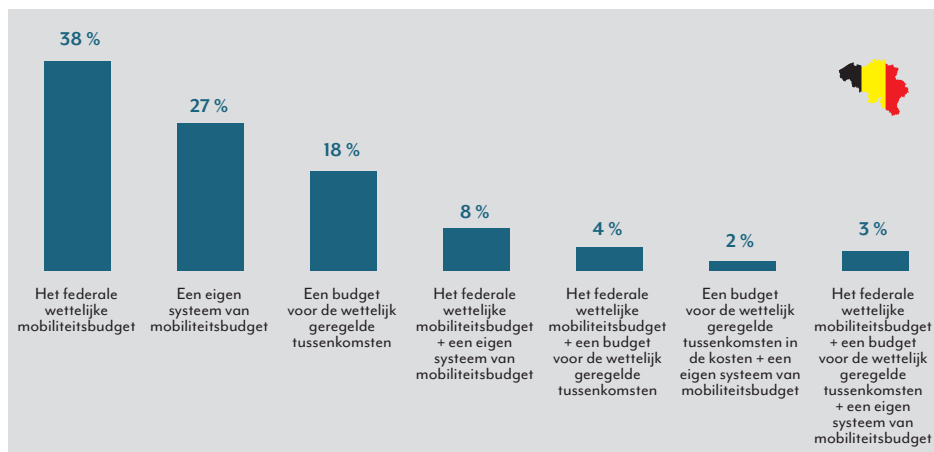
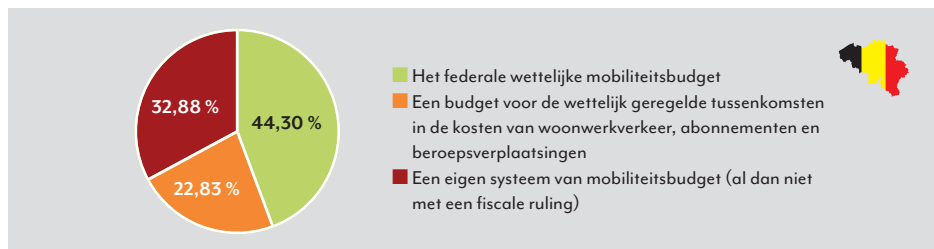
TYPE MOBILITEITSBUDGET

BIEDT UW BEDRIJF EEN MOBILITEITSBUDGET AAN?

Van de bedrijven die het aanbieden, heeft 44,4% gebruik gemaakt van het wettelijk kader dat door de federale overheid is opgezet. 32,88% heeft een eigen mobiliteitsbudget ontwikkeld, terwijl 22,83% een systeem heeft opgezet op basis van de kosten van woon-werkverkeer, abonnementen op openbaar vervoer en professionele verplaatsingen.



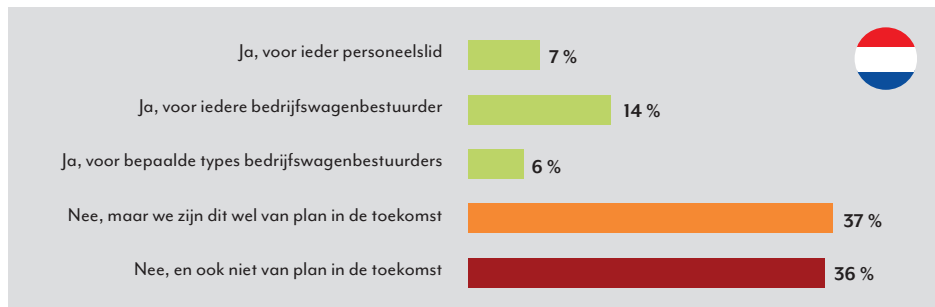
WELKE VORM(EN) VAN MOBILITEITSBUDGET BIEDT UW BEDRIJF ZIJN WERKNEMERS AAN?



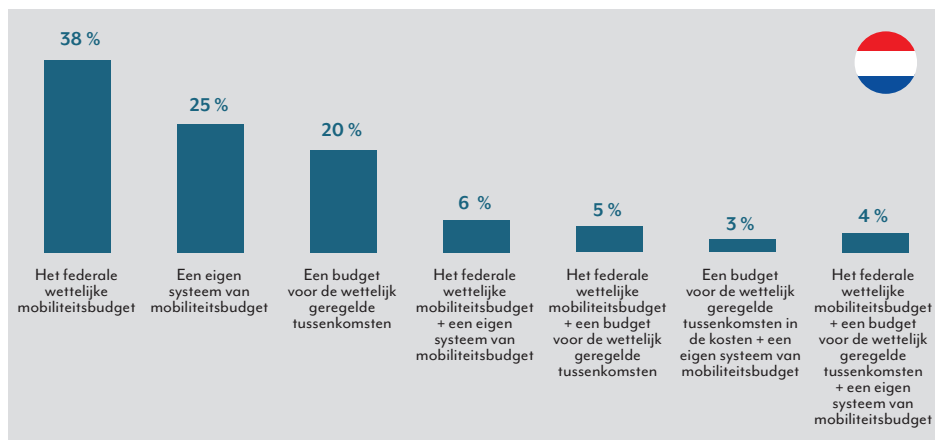
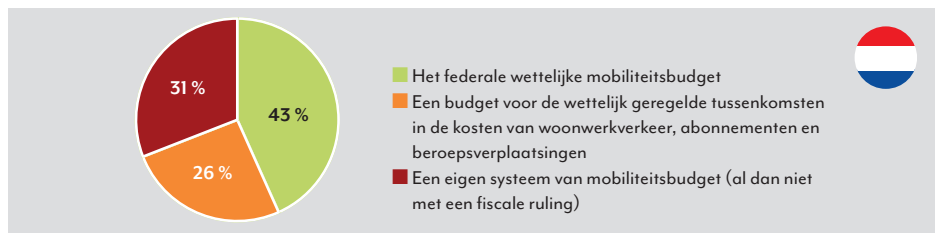
TYPE MOBILITEITSBUDGET

BIEDT UW BEDRIJF EEN MOBILITEITSBUDGET AAN?

Aan Nederlandstalige kant biedt 27% van de bedrijven al een mobiliteitsbudget aan en 43% maakt gebruik van het wettelijk kader dat door de federale overheid is opgezet. 26% denkt echter dat zij nooit een mobiliteitsbudget zullen opstellen, in welke vorm dan ook.



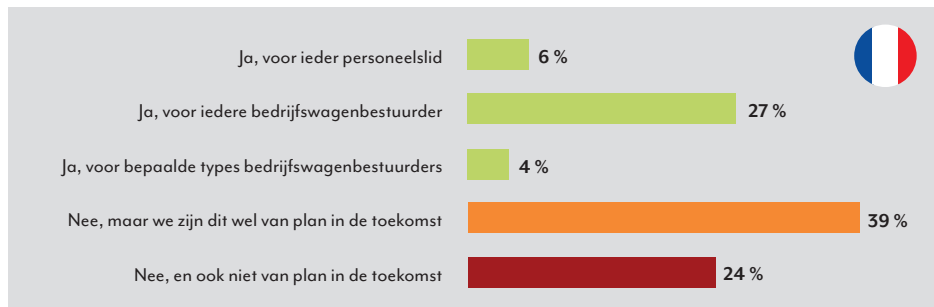
WELKE VORM(EN) VAN MOBILITEITSBUDGET BIEDT UW BEDRIJF ZIJN WERKNEMERS AAN?



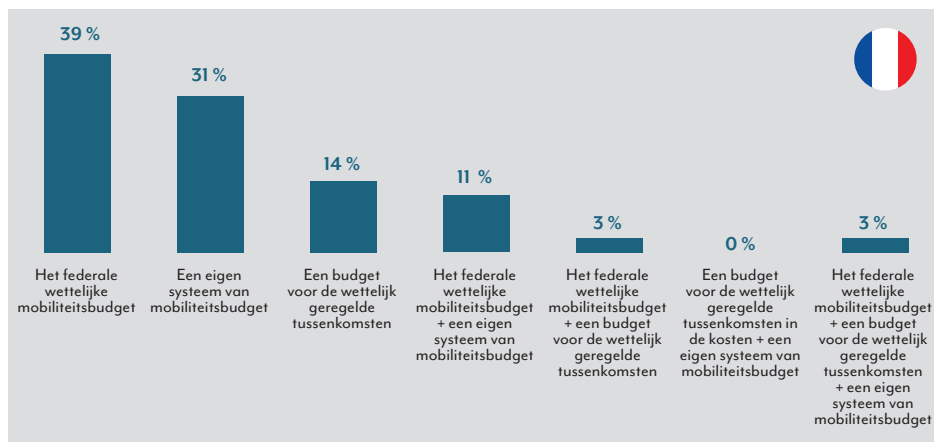
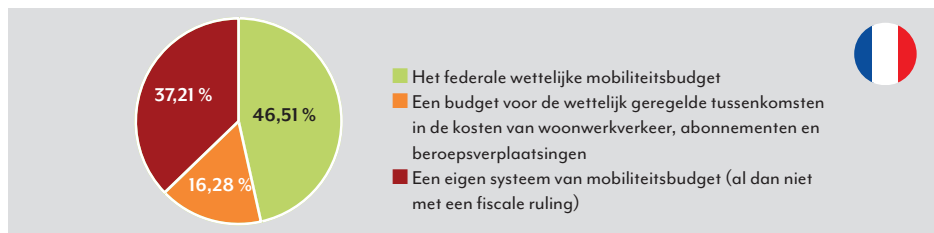
TYPE MOBILITEITSBUDGET

BIEDT UW BEDRIJF EEN MOBILITEITSBUDGET AAN?

Aan Franstalige zijde heeft bijna 40% van de ondervraagde bedrijven al een mobiliteitsbudget opgesteld en overweegt 24% deze optie helemaal niet. Het federale mobiliteitsbudget is de oplossing waar bijna 50% van de Franstalige bedrijven de voorkeur aan geeft.



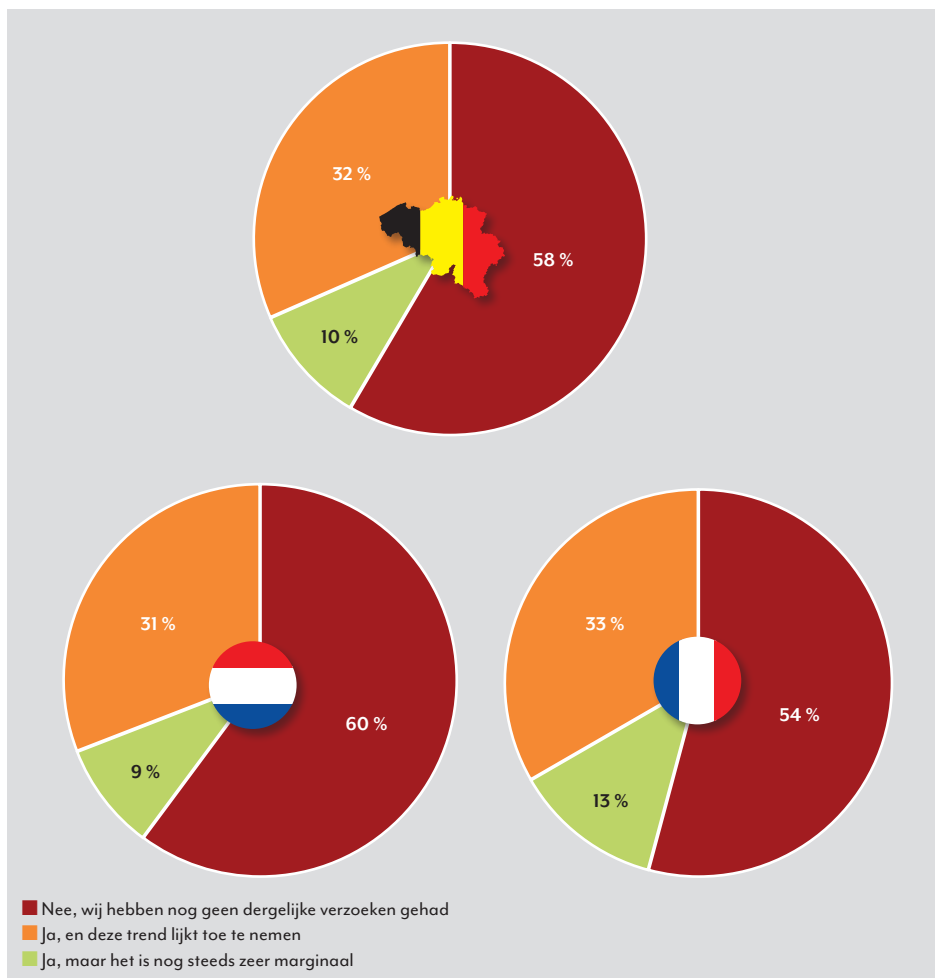
WELKE VORM(EN) VAN MOBILITEITSBUDGET BIEDT UW BEDRIJF ZIJN WERKNEMERS AAN?



HET INRUILEN VAN DE BEDRIJFSWAGEN VOOR EEN MOBILITEITSBUDGET

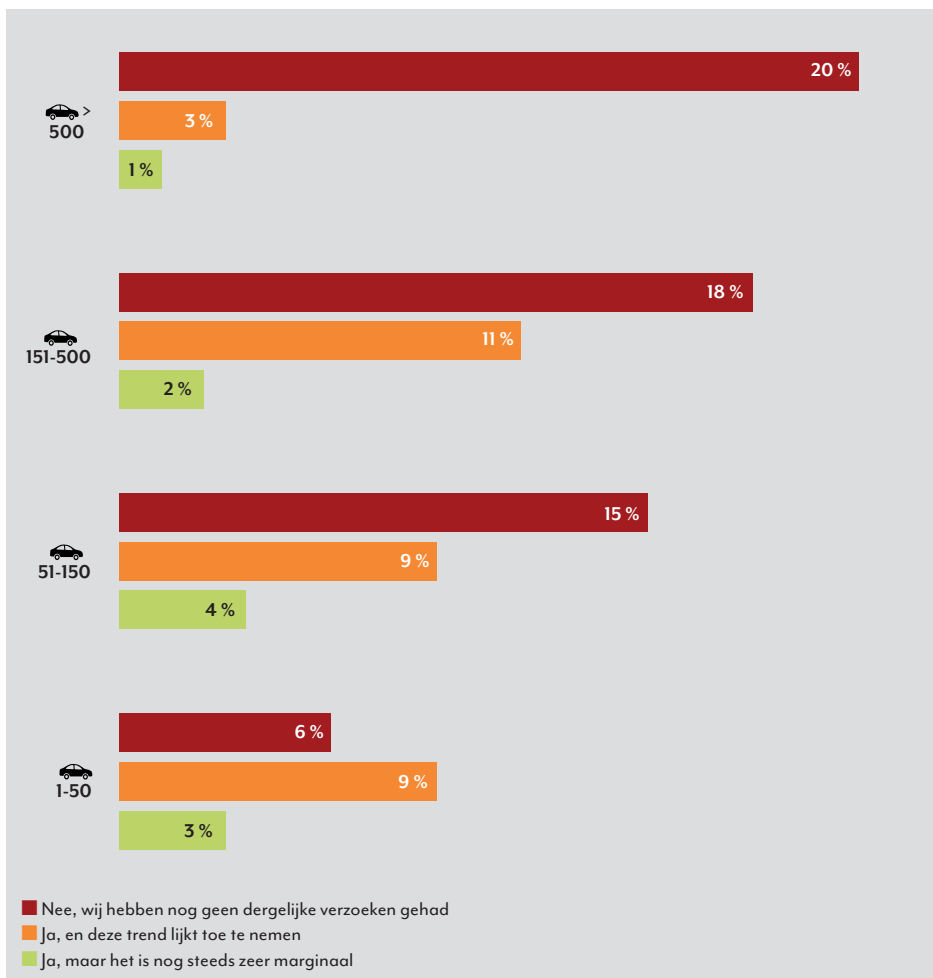
HEBBEN UW WERKNEMERS AL AANGEGEVEN DAT ZE HUN VASTE BEDRIJFSWAGEN VOLLEDIG WILLEN VERVANGEN DOOR EEN MOBILITEITSBUDGET?

Een bedrijfswagen inruilen voor een mobiliteitsbudget lijkt geen populaire trend onder de werknemers van de ondervraagde bedrijven. 58% van de bedrijven heeft nooit verzoeken in die zin ontvangen en 32% meent dat de vraag momenteel marginaal blijft.



HET INRUILEN VAN DE BEDRIJFSWAGEN VOOR EEN MOBILITEITSBUDGET

In kleine bedrijven is er duidelijk geen belangstelling voor deze oplossing. De trend neemt echter toe bij bedrijven met een wagenpark van 151 voertuigen of meer.

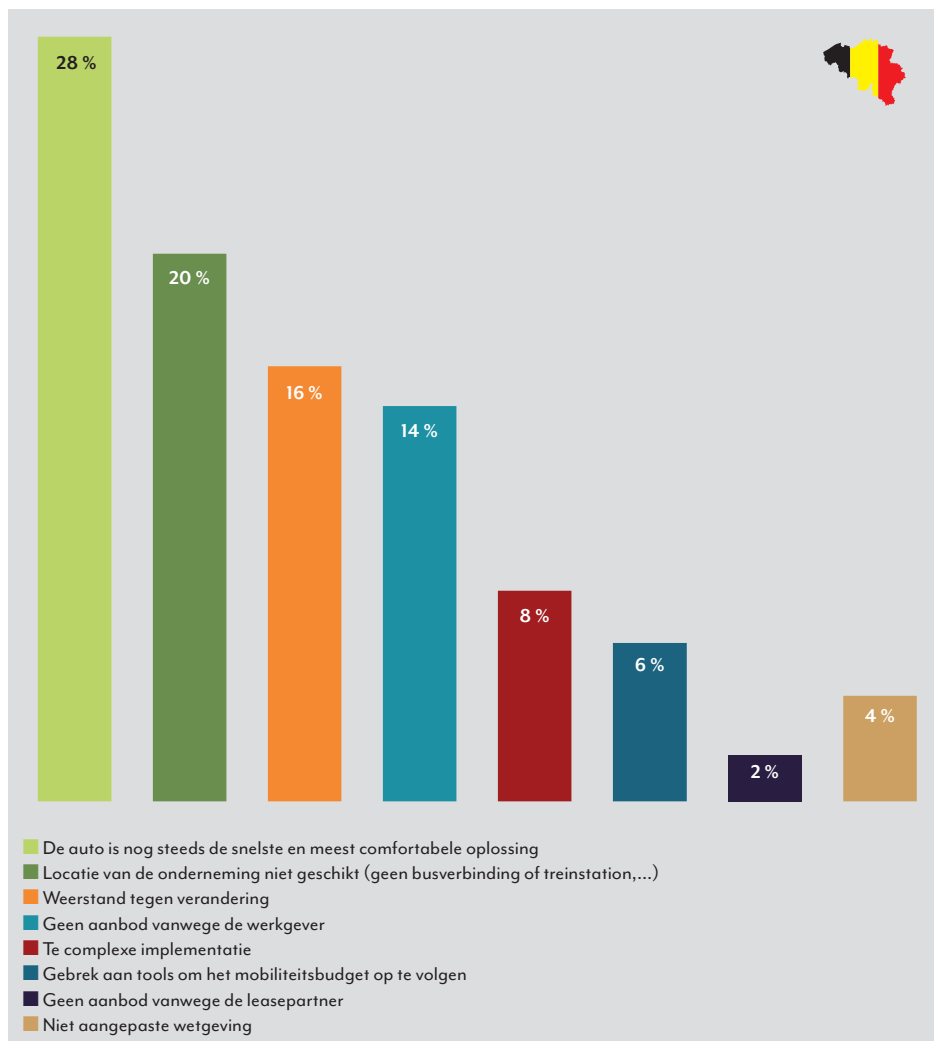


MOBILITEITSBUDGET: BELEMMERINGEN

WAAROM KIEZEN UW WERKNEMERS NIET VOOR ALTERNATIEVE MOBILITEIT IN HET KADER VAN HET WETTELIJKE MOBILITEITSBUDGET?

Het feit dat werknemers niet erg geïnteresseerd zijn in het mobiliteitsbudget is grotendeels te wijten aan het feit dat de auto momenteel nog steeds de beste oplossing is voor hun verplaatsingen.

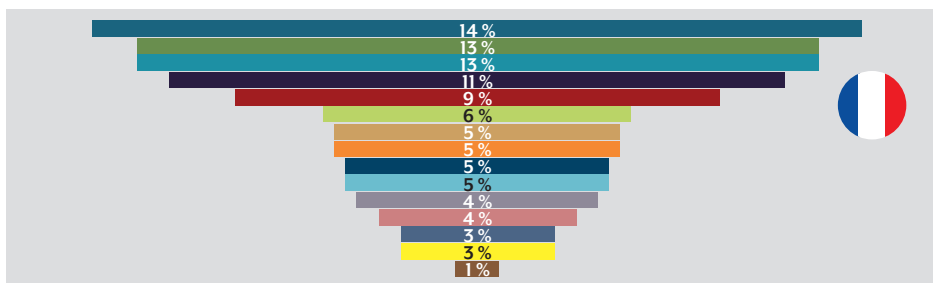
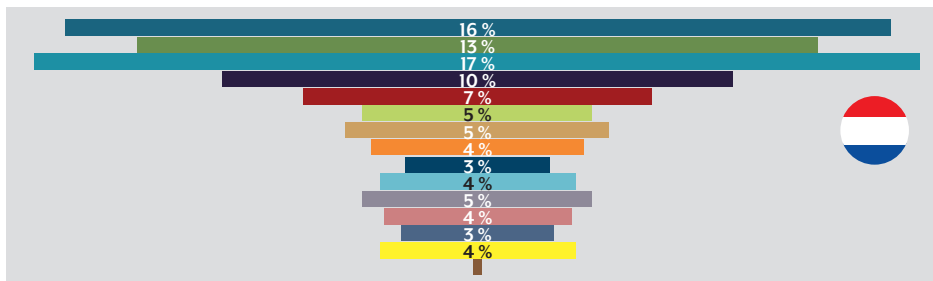
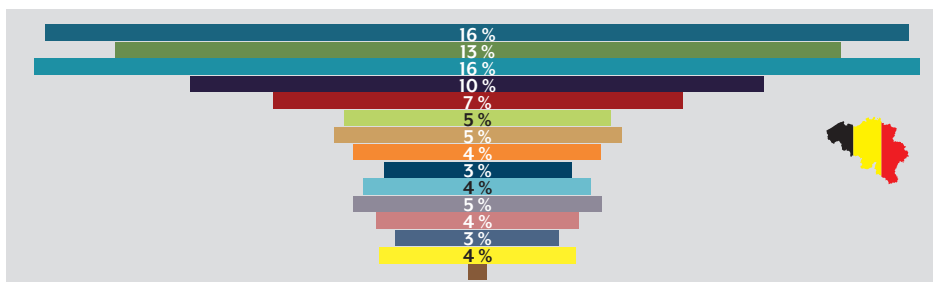
Het tweede belangrijkste obstakel is de locatie van het bedrijf. Het is duidelijk dat een bedrijf dat in het midden van het platteland is gevestigd, moeilijk anders dan met de auto te bereiken zal zijn.



ONDERDELEN VAN HET MOBILITEITSBUDGET

WELKE DIENSTEN ZIJN VOLGENS U, GECOMBINEERD MET HET GEBRUIK VAN DE BEDRIJFSWAGEN, ESSENTIEEL IN EEN MOBILITEITSBUDGET?

Wanneer fleet managers wordt gevraagd welke onderdelen van een mobiliteitsbudget vandaag belangrijk zijn, is de fiets het eerste antwoord, op de voet gevolgd door telewerken. Daarna komt het openbaar vervoer, de mogelijkheid om een andere wagen te gebruiken voor vakanties en vervolgens de aflossing van de huur. Aan Franstalige kant is fietsen slechts de derde belangrijkste prioriteit en telewerken de belangrijkste.



- Thuiswerken ■ Openbaar vervoer voor de werknemers ■ (Elektrische) fietsen ■ Flexdrive / vakantiewagens
- Terugbetaling hypotheek of huurkosten ■ E-steps of andere micromobiliteit ■ Car sharing ■ Parkeerdiensten
- Taxi-dienst ■ Openbaar vervoer voor gezinsleden ■ Korte termijn verhuur ■ Personal / Private Lease ■ Carpooling
- Gebruik van elektrische motos of scooters ■ Andere

Voor mensen die meer verwachten van de toekomst.

Hyundai TUCSON Plug-in Hybrid,
KONA Electric en IONIQ 5.



Ontdek ze bij jouw Hyundai verdeler
of op [Hyundai.com](https://www.hyundai.com)

Zonder twijfel
 **HYUNDAI**

0 - 1,4 L/100KM • 0 - 31 G/KM CO₂ (WLTP)

Raadpleeg uw verdeler voor meer informatie omtrent autofiscaliteit.

5 JAAR Waarborg Zonder
Kilometerbeperking

8 JAAR Batterij
Garantie

*De 5 Jaar Waarborg Zonder Kilometerbeperking van Hyundai geldt enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. **De Hyundai garanties gelden enkel voor Hyundai wagens die oorspronkelijk verkocht zijn door een erkende Hyundai-verdeler aan een eindklant, zoals vastgelegd in de algemene voorwaarden van het garantieboekje. 8 jaar batterij garantie of tot 160.000 km op de elektrische batterij. Voor meer informatie kunt u terecht op [hyundai.be](https://www.hyundai.be) of bij een Hyundai verdeler in uw buurt. Adverteerder: Korean Motor Company n.v., invoerder, Pierstraat 229 te 2550 Kontich. BTW BE 0404.273.333 - RPR Antwerpen - BELFIUS IBAN BE35 5503 3947 0081 - BIC: GKCCBEBB. Niet contractuele foto's. Milieu-informatie: (K.B. 19/3/2004). [Hyundai.com](https://www.hyundai.com)

© 2022 HYUNDAI MOTOR CO. ALLE RECHTEN VOERD.

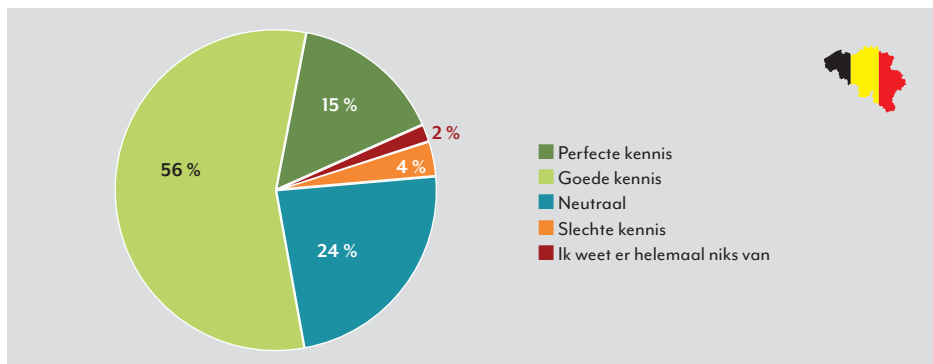
HET MOBILITEITSBELEID VAN UW BEDRIJF



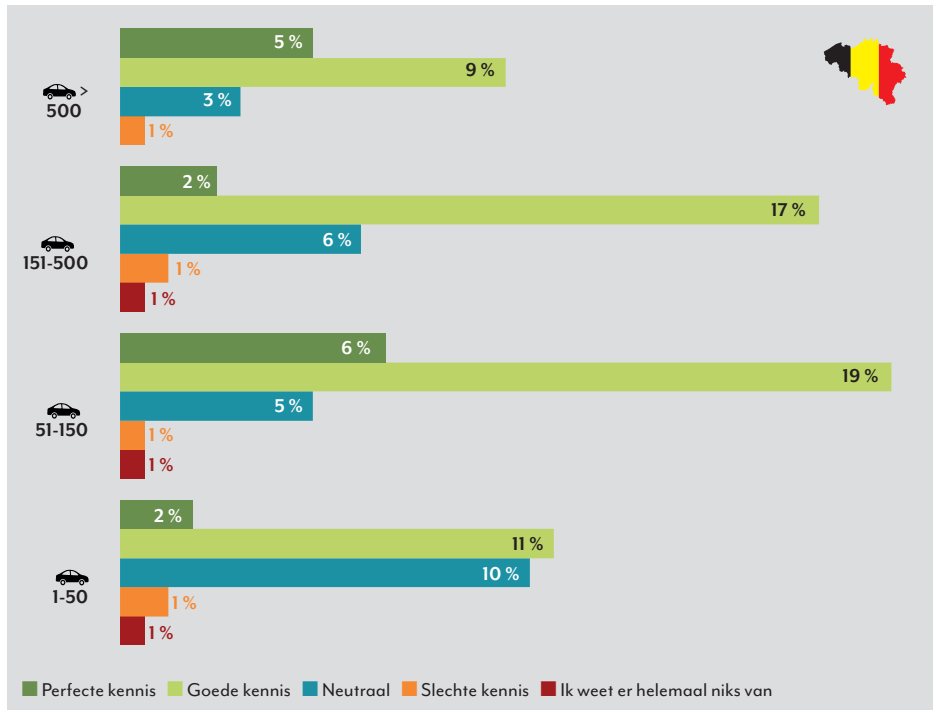
FISCALITEIT - CAR POLICY

NIEUWE FISCALITEIT

56% van de ondervraagde Belgische fleet managers meent vertrouwd te zijn met de nieuwe fiscale regels rond bedrijfswagens. We hebben het over de beroemde wet-Van Peteghem die als doel heeft het wagenpark tegen 2026 te vergroenen. Slechts 2% geeft toe er helemaal niets van te weten.



Als we deze cijfers bekijken per wagenparkgrootte, is het vooral in grote bedrijven, waar vlootbeheer meestal een speciale taak is voor één persoon, waar de kennis van het onderwerp het grootst is. 10% van de mensen die het wagenpark beheren in een klein bedrijf (tussen 1 en 50 voertuigen) geven een neutrale mening over de kwestie.



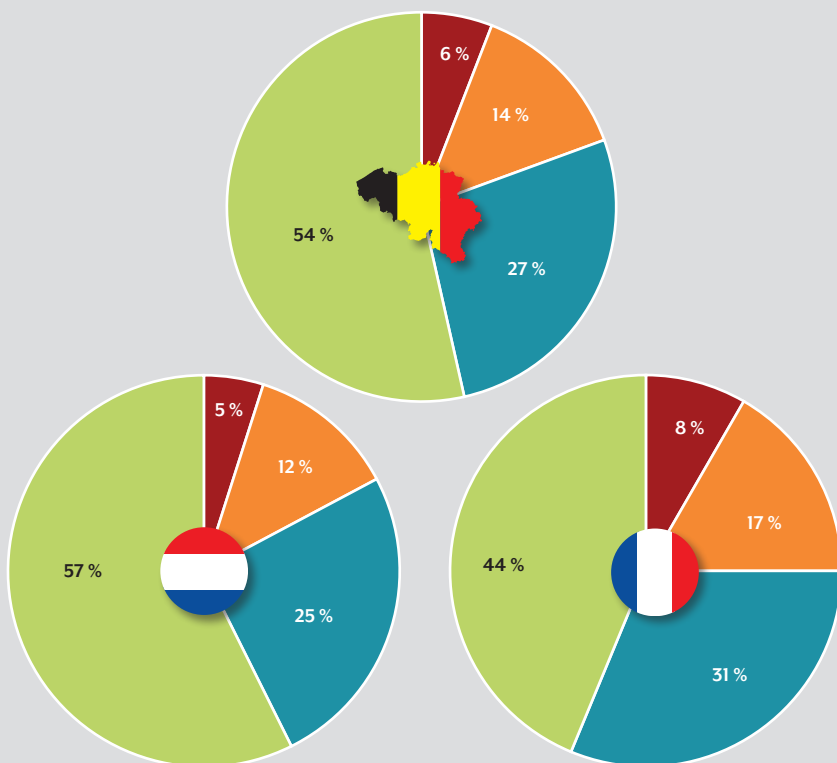
AANPASSING VAN DE CAR POLICY AAN DE NIEUWE FISCALITEIT

HEEFT U OP BASIS VAN DE FISCALE WIJZIGINGEN DIE ERAAN KOMEN UW CAR/ MOBILITY POLICY AL AANGEPAST?

Volgens onze enquête heeft 54% van de deelnemende Belgische bedrijven hun car/mobility policy al aangepast aan de nieuwe fiscaliteit en zal 14% dat dit jaar opnieuw doen. 6% van de respondenten zegt niet van plan te zijn iets te veranderen.

De neiging om te veranderen is sterker bij Nederlandstalige respondenten (57% heeft dit al gedaan) dan bij Franstaligen, waar slechts 44% van de bedrijven hun beleid al heeft gewijzigd.

De meeste grote bedrijven hebben hun car & mobility policy al aangepast.

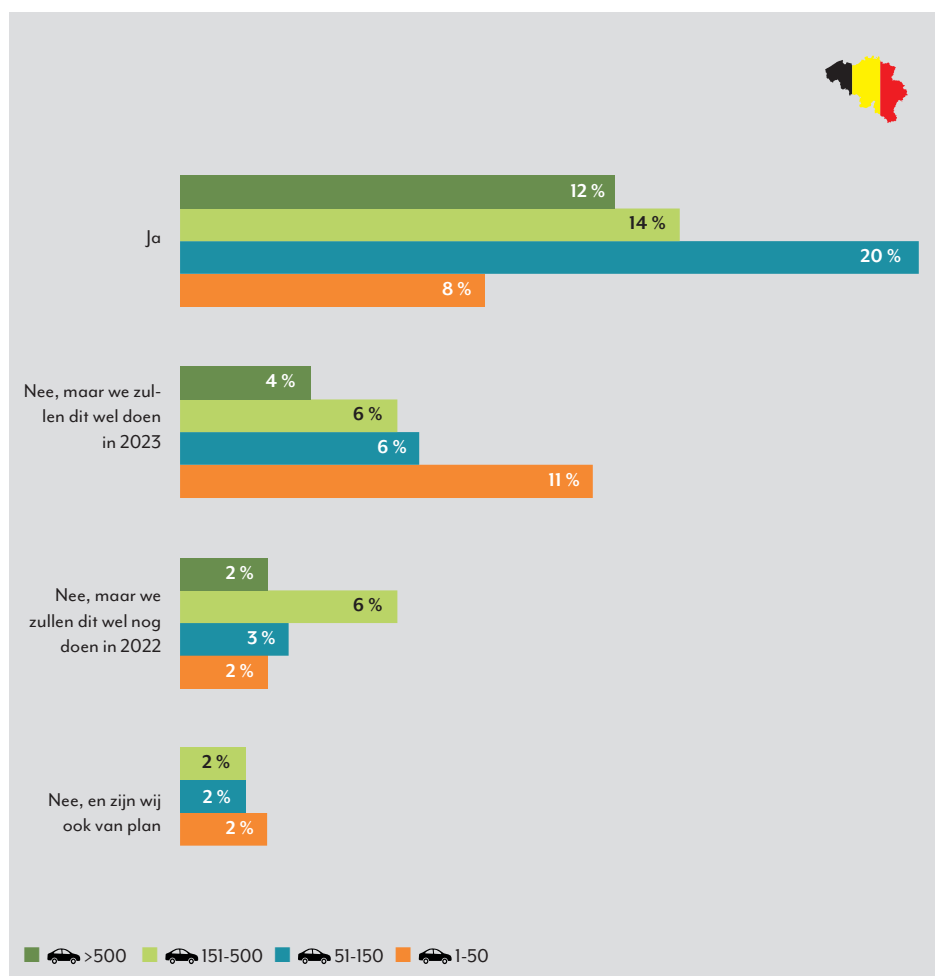


■ Nee, en zijn wij ook van plan ■ Nee, maar we zullen dit wel nog doen in 2022
 ■ Nee, maar we zullen dit wel doen in 2023 ■ Ja

AANPASSING VAN DE CAR POLICY MET HET OOG OP DE NIEUWE FISCALITEIT

HEEFT U UW MOBILITEITSBELEID (CAR / MOBILITY POLICY) AANGEPAST AAN DE KOMENDE FISCALE WIJZIGINGEN?

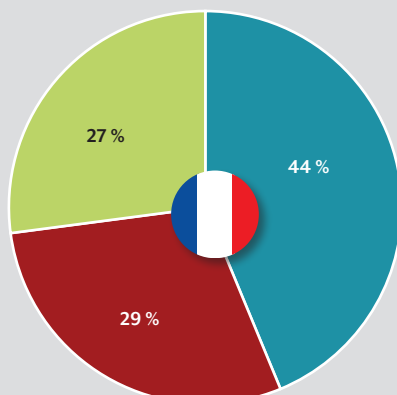
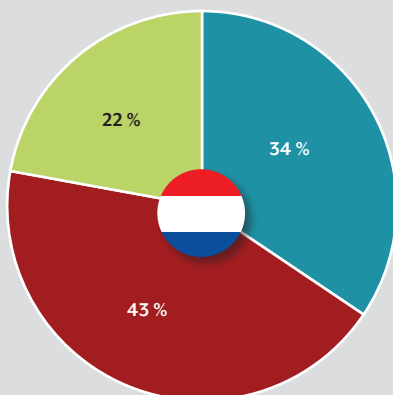
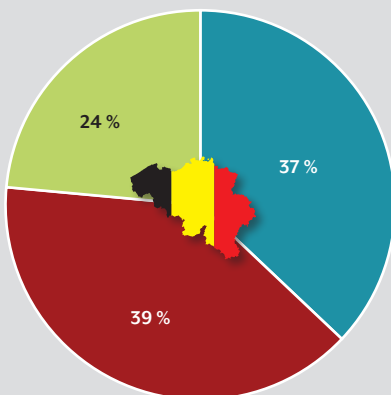
Het zijn de grote bedrijven die de meeste veranderingen in hun car / mobility policy al hebben doorgevoerd.



KILOMETERHEFFING

KILOMETERHEFFING (= EEN TAKS OP BASIS VAN GEREDEN KM'S). BENT U HIER VOORSTANDER VAN INDIEN HET IN DE PLAATS ZOU KOMEN VAN DE BESTAANDE BELASTINGEN (AANKOOP- EN VERKEERSBELASTINGEN, ACCIJNZEN,...)?

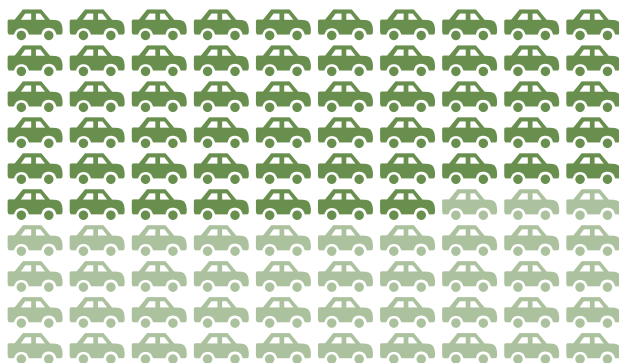
In 2019 was 70% van de respondenten van ons Company Car Report tégen de invoering van een belasting op basis van werkelijk gereden kilometers. 37% geeft echter toe nog niet genoeg over het voorstel te weten om een beslissing te nemen, maar 24% van de ondervraagde vlootbeheerders is al voorstander.



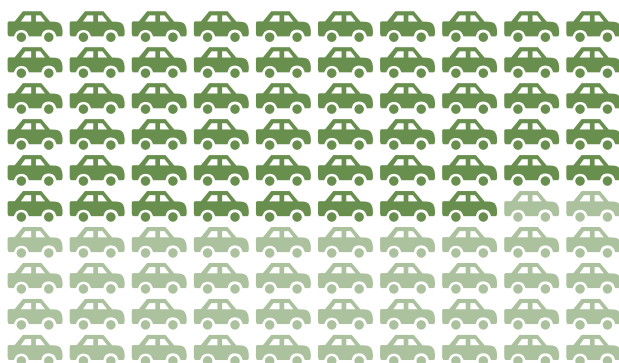
■ Ik weet er niet genoeg van ■ Nee ■ Ja

SALARISWAGEN

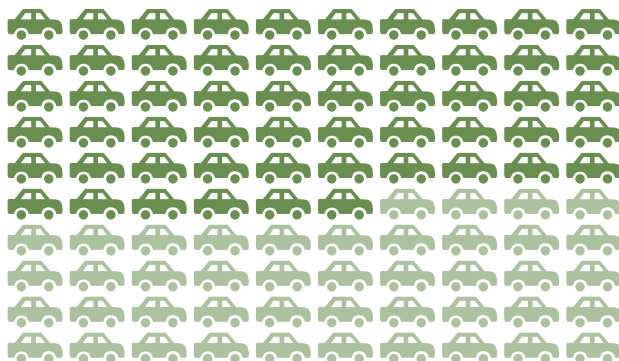
HOEVEEL PROCENT VAN DE BEDRIJFSWAGENS UIT UW VLOOT KAN U OMSCHRIJVEN ALS PURE SALARISWAGENS, MET ANDERE WOORDEN WAGENS DIE GROTENDEELS ENKEL GEBRUIKT WORDEN OM VAN EN NAAR HET WERK TE RIJDEN EN DIE OOK PRIVÉ GEBRUIKT KUNNEN WORDEN?



57 %



58 %



56 %

ALGEMENE TRENDS

Ter afsluiting van dit onderzoek vroegen we de deelnemers hun mening te geven over verschillende huidige en toekomstige markttrends. Het is duidelijk dat bedrijven al hun werknemers toegang willen geven tot het mobiliteitsbudget, ook degenen die geen auto van de zaak hebben. Deze vraag is ook een gelegenheid om een aantal vooropgezette ideeën te ontkrachten, zoals het feit dat de jongere generatie minder geïnteresseerd is in het bezitten van een auto of dat telewerken het aantal bedrijfswagens zal verminderen. Onze respondenten zijn het helemaal niet eens met deze stellingen. Anderzijds denkt 50% van de deelnemers dat de bedrijfswagen van morgen kleiner zal zijn dan vandaag.



	Helemaal oneens	Oneens	Neutraal	Eerder mee eens	Helemaal eens
Door de 'war for talent' zal ons bedrijf in de toekomst aan meer (categorieën van) werknemers een bedrijfswagen toekennen	14 %	9 %	35 %	28 %	14 %
Als bedrijf willen we geen bedrijfswagens, fietsen, abonnementen, mobiliteitsbudgetten etc. beheren, maar een mobiliteitscheque (cfr. maaltijd-, ecocheques) geven aan al onze werknemers en hen hun mobiliteit zelf laten organiseren.	32 %	21 %	30 %	12 %	5 %
De nieuwe generatie werknemers en sollicitanten is niet geïnteresseerd in een bedrijfswagen	39 %	29 %	21 %	10 %	1 %
Het wettelijke mobiliteitsbudget zou voor alle werknemers toegankelijk moeten zijn, niet alleen voor werknemers met een bedrijfswagen	8 %	7 %	23 %	21 %	42 %
Door meer thuiswerk zullen we onze voertuigen langer in onze vloot kunnen houden in de toekomst	11 %	9 %	32 %	25 %	22 %
Meer thuiswerk zal leiden tot het toekennen van minder bedrijfswagens in de toekomst	36 %	31 %	19 %	10 %	4 %
In de toekomst zullen werknemers geen vast toegewezen voertuig meer ter beschikking krijgen, maar een abonnementsformule waarmee ze geregeld van automodel of vervoerwijze kunnen wisselen	45 %	26 %	19 %	7 %	3 %
Ons bedrijf moet (nog) meer initiatief nemen om het aantal autoverplaatsingen van onze werknemers te vervangen door bv. de fiets, openbaar vervoer, telewerk etc.	11 %	17 %	32 %	23 %	18 %
In de toekomst zal de gemiddelde bedrijfswagen kleiner zijn dan vandaag	8 %	14 %	24 %	27 %	26 %



Wacht niet langer op uw Audi dankzij Bridge lease.

Op zoek naar een oplossing voor de vernieuwing van uw wagenpark? In samenwerking met Volkswagen D'Ieteren Finance innoveert Audi met de Bridge lease. Deze All-in-One formule wordt nu aangeboden op een ruime selectie van geëlektrificeerde Audi modellen en biedt u onmiddellijk een nieuwe Audi van dezelfde categorie totdat uw gekozen wagen geleverd wordt, tegen een vaste prijs en zonder extra kosten. Wilt u wachttijden elimineren?

Neem contact op met uw Audi verdeler.



17,0 - 21,4 kWh/100 KM • 0 G CO₂/KM (WLTP)

Contacteer uw Audi verdeler voor alle informatie over de fiscaliteit van uw voertuig.

D'Ieteren  **GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID.** Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.audi.be

Aanbod geldig voor elk contract betreffende Verhuur op Lange Termijn, Financiële Renting of Financiële Leasing (duur naar keuze) ondertekend en toegekend door D'Ieteren Lease N.V. tussen 01/06/2022 en 29/12/2022 inbegrepen. De aanbieding is enkel geldig op nieuwe Audi Q4 e-tron, Audi Q5 TFSI e, Audi A6 TFSI e, Audi A7 Sportback TFSI e, Audi Q7 TFSI e, Audi Q8 TFSI e en Audi A8 TFSI e, voertuigen. Het vervangvoertuig in afwachting van de levering zal een nieuw Audi voertuig zijn van dezelfde categorie als de bestelde Audi (snel beschikbaar, equivalente grootte en hoog uitrustingsniveau). Het totale leasetarief voor de gehele periode komt overeen met het tarief voor de bestelde geconfigureerde Audi. De prijs van de afzonderlijke elementen waaruit het tarief is samengesteld, kan variëren afhankelijk van het geleasede voertuig. De gevolgen voor de belastingen en de socialezekerheidsbijdragen zijn verschillend voor elk van de twee voertuigen die na elkaar worden geleased en hangen af van hun respectieve kenmerken. Actie voorbehouden aan professionele klanten (Sales Types FH, FA, FB, FC, FD-FP, FE-FQ, FF-FR en FZ). Dit aanbod geldt niet met terugwerkende kracht voor lopende bestellingen. Onder voorbehoud van aanvaarding van het dossier door S.A. D'Ieteren Lease N.V. V.U./Adverteerder: D'Ieteren Automotive s.a./n.v., Audi Import België, Maliestraat 50, 1050 Elsene - KBO 0466 909 993, IBAN BE42 3100 1572 0554.