

*Prangende vragen & antwoorden uit het netwerk*

## Hoe gaan jullie om met het prijsplafond en thuisladen?

Van: Tineke de Wolff, Eneco

Aan: bedrijven in Anders Reizen netwerk

### Gestelde vraag

Bij ons in de organisatie leeft bij leaserijders een vraag over het prijsplafond van 2.900 kWh per jaar per huishouden i.r.t. het thuisladen van de elektrische leaseauto. Het thuisladen kan ervoor zorgen dat leaserijders thuis over de 2.900 kWh grens heen gaan en dus voor dat deel (fors) meer gaan betalen. Weten jullie al hoe jullie hier mee om willen gaan en of jullie hier bijvoorbeeld een extra vergoeding voor gaan bieden?

### Samenvatting van de reacties

1) Wij hebben het vergoeden van het laden uitbesteed aan de leasemaatschappij. Zij hebben de overeenkomsten met de leverancier voor de laadvoorziening thuis. Deze leveranciers gaan uit van het gemiddelde van het hoge en lage tarief dat de leaserijder betaalt. Het plafond staat hier helemaal buiten. Mijn advies: Het plafond is berekend op het gemiddelde verbruik van een gemiddeld gezin. Dit staat eigenlijk altijd los van wat een EV verbruikt. **Vergoed dus altijd de prijs zonder rekening te houden met de prijs binnen het plafond.**

2) Wij gaan er vanuit dat inderdaad het merendeel door hun elektrische auto over het plafond heengaat. Huidige tarieven liggen momenteel rond de 0,84, maar zijn, zoals je weet, erg wisselend. **Suggesties die wij momenteel onderzoeken:**

- (tijdelijke) hogere vergoeding per kWh
- onderzoek naar het verstrekken van een voorschot op de hogere vergoeding, en achteraf verrekenen op basis van werkelijke kosten of gemiddeld jaartarief

3) Wij hebben in onze leaseregeling opgenomen dat medewerkers **maandelijks hun tarief mogen aanpassen** naar het gemiddelde tarief dat de leverancier in rekening brengt. Per maand is het prijsplafond anders vastgesteld.

4) [Volg het advies van Fleetsupport](#). Er wordt verwacht dat de meeste huishoudens sowieso boven het prijsplafond uitkomen. Vastgesteld tarief betaalt iedereen tot een bepaald verbruik (die 2.900 kWh). Zie het thuisladen los van het prijsplafond en betaal de laadvergoeding op basis van de variabele tarieven van de energiemaatschappij aan de medewerker.

5) Medewerkers gaan minder en niet meer gaan betalen als gevolg van het prijsplafond. Er is dus geen sprake van compensatie.

6) Wij blijven de energiekosten van het laden van de zakelijke auto vergoeden op basis van het **tarief zoals opgenomen in het energiecontract** van de betreffende medewerker. We maken hierin geen onderscheid in onder/boven het energieplafond.

7) Vooralsnog **houden wij de contracttarieven aan** en passen we niet aan het prijsplafond aan. De Belastingdienst heeft hier ook nog geen uitspraak over gedaan volgens mij. We houden het scherp in de gaten om te zien of er ontwikkelingen zijn waardoor we rekening moeten gaan houden met het prijsplafond.

8) Wij vergoeden op dit moment een vast bedrag van € 0,45 per kWh. Dat dekt in de praktijk niet alle kosten maar we hebben op onze locaties genoeg laadmogelijkheden tegen lage kosten. We adviseren medewerkers dan ook om **zoveel mogelijk bij het werk te laden** of publiek, indien medewerkers een

(fors) hogere prijs betalen per kwh thuis. Vooralsnog werkt dit voor ons, we kijken de komende maanden aan hoe het gaat.

9) Om buiten deze discussie te blijven is het plaatsen van **een extra meter** (een zogenaamde SAP; Secundair Allocatie Punt) een zeer goed alternatief. Je moet daarvoor wel genoeg ruimte hebben in de meterkast (naast de bestaande meter ca. 26 cm). Dit idee is zo innovatief, dat Alva Charging op dit moment de enige laadpaalleverancier is die dit aanbiedt. Ik kwam er toevallig achter dat dit bestond en ben met hen in gesprek gegaan. Het biedt vele voordelen voor zowel de werknemer als de werkgever. De voordelen die dit voor beide partijen biedt heb ik hieronder op een rijtje gezet.

Voordelen voor de werknemer:

- De stroomkosten van je huis en de dienstauto zijn gescheiden;
- Daardoor heb je geen financiële verrekening van stroom met je werkgever;
- Geen administratie en afhandeling van de (credit)facturen voor de stroomkosten;
- Geen tussentijdse aanpassingen doorprijschommelingen van het stroomtarief of instellen van prijsplafond;
- Geen veranderende situatie door afschaffen van salderingsregeling

Voordelen werkgever:

- Geen verrekening van stroomkosten met de werknemer;
- De laadkosten zijn gescheiden van het privégebruik van de medewerker;
- Geen vragen over instellen van tarieven, m.b.t. prijsplafond;
- Besparing op de energie(laadkosten) tot wel 50% door sturing op de laagste EPEX prijzen. Dit kan een financieel voordeel opleveren voor de werkgever tussen de € 500- € 1000 per jaar per leasevoertuig.
- BTW is verrekenbaar door levering en verrekening van zakelijke stroom;
- Laden vindt gegarandeerd plaats met groene stroom van Nederlandse bodem;
- Betere scores op milieudoelstellingen en duurzaamheid