

MSR Consulting Group traint dealers en importeurs

Hoe adviseer je de juiste bedrijfswagen?

Het perspectief voor de bedrijfswagenmarkt is onduidelijker dan ooit. Er zijn lange levertijden door het chiptekort. De BPM voor busjes met verbrandingsmotor komt eraan. En veel steden sluiten in 2025 het centrum af voor diesels. Dus wat moet een ondernemer of fleetowner kiezen, als die nu in een of meerdere bedrijfswagens wil investeren?

“Er zijn diverse ontwikkelingen gaande die de keuze van een bedrijfsauto complex maken. Koop je nog snel een diesel? Ga je over op elektrisch? Of is shortlease misschien de beste optie? Wij ondersteunen importeurs en grote dealerketens bij het trainen van hun verkoopadviseurs”, vertelt Ronald van Eck van MSR Consulting Group. “Zij ontwikkelen zich tot mobiliteitsadviseurs die het hele spectrum van mogelijkheden kennen. Daardoor kunnen zij hun klanten optimaal adviseren.”

Er komt inderdaad heel wat af op de bedrijfswagenmarkt. Op dit moment speelt het chiptekort, dat leidt tot lange levertijden en de reflex om dan maar ruim op tijd te bestellen. “Maar een bestelbus koop je voor 4 tot 7 jaar”, weet Van Eck. “Dan is het goed om ook naar de toekomst te kijken. Er zit een recessie aan te komen. Hoe snel en zwaar gaat die doorwerken? En is het dan slim om nu een gedeelte van de vloot te vervangen, of juist niet?”

BPM voor bedrijfswagens

Heel belangrijk is ook de invoering van de BPM op bedrijfswagens per 1 januari 2025. “Uiteindelijk ga je op een bestelbus van 24.000 euro 10 tot 12.000 euro BPM betalen, afhankelijk van de uitstoot”, vertelt Van Eck. “Maar bedrijfswagens met elektrische aandrijving of op waterstof worden vrijgesteld. Op dat moment zal de verkoop van diesels flink inzaken. Ik verwacht overigens dat er in 2023 en 2024 nog wel een piek komt in de verkoop. Maar wat wordt dan de restwaarde?”

Vanaf 2025 sluiten dertig Nederlandse steden de binnenstad af voor bestelwagens met verbrandingsmotor. In Amsterdam zal het gaan om het hele gebied binnen de ring. Wie daar regelmatig moet



Ronald van Eck van MSR Consulting Group

zijn, doet er goed aan om tegen die tijd elektrisch of op waterstof te rijden. “Maar je ziet bij elektrische voertuigen dat ze nog echt in ontwikkeling zijn”, zegt Van Eck. “Dan gaat het vooral om de actieradius, het trekgewicht en het laadvermogen. Voor één keer diesel tanken moet je drie keer laden. Dat telt dus echt mee. Gelukkig wordt de pilot waarin elektrische bedrijfswagens een vrijstelling voor rijbewijs B krijgen tot 4.250 kilo ook komend jaar voortgezet. Dat maakt de inzetmogelijkheden van elektrische bedrijfswagens groter.”

Subsidiepotjes

Ook subsidie kan meetellen bij het bepalen van de keuze. Sommige steden hebben eigen subsidiepotjes. Landelijk is er de SEBA, waarbij 10 tot 12% (maximaal € 5.000,-) van een elektrische bedrijfsauto gesubsidieerd kan worden. “We zitten tegen het eind van het jaar en die pot is nu voor 2022 bijna leeg”, relativeert Van Eck. “Daar moet je dus op tijd voor intekenen. Als je alles bij elkaar optelt wordt elektrisch rijden de komende jaren toch steeds aantrekkelijker. Zéker na invoering van de BPM wordt elektrisch rijden voordeliger dan op diesel. Al blijven trekkracht, laadgewicht en actieradius ook dan erg belangrijk.”