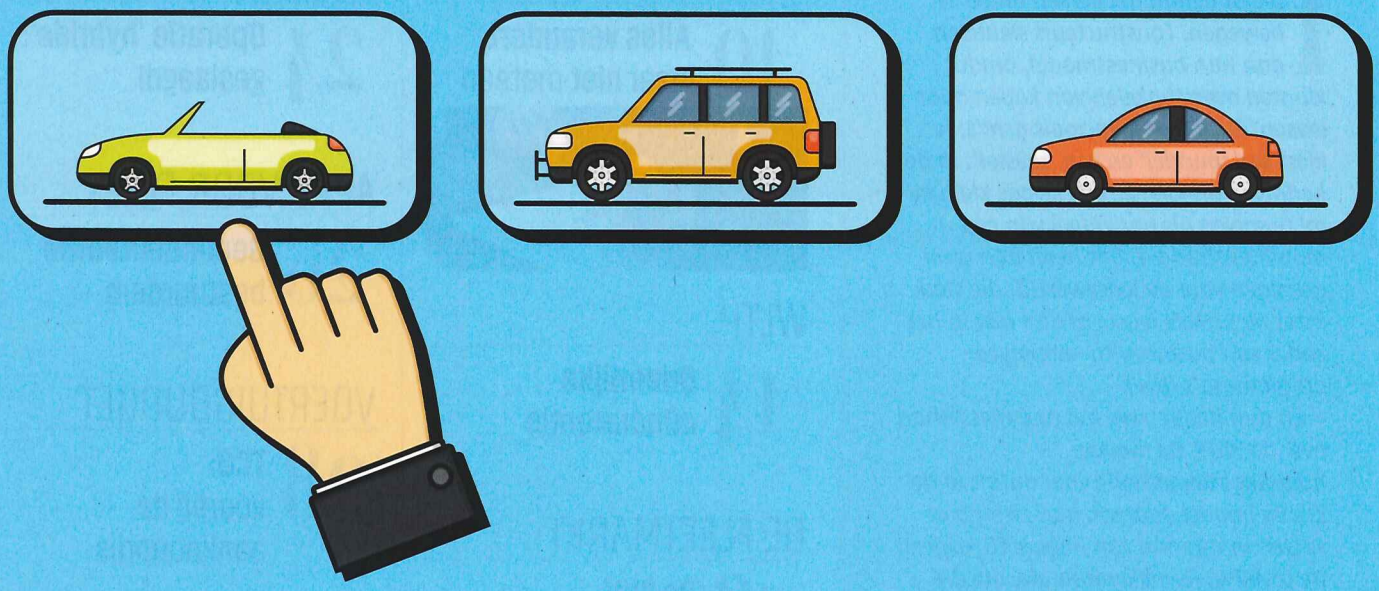
DANK U, PRIVATE LEASE!



De Belgische leasingmarkt blijft groeien. Nieuwkomers zoals Free2Move Lease en Leasys proberen een graantje mee te pikken. Wint de bedrijfsauto dan aan populariteit? Ja, maar de echte groei zit hem in private lease.

Tekst **Dieter Quartier**

De Belgische zakelijke markt (b2b) groeide met zo'n 3 procent in 2017, terwijl het aandeel leasewagens toenam met 8 procent. Leasing eigent zich dus een groter marktaandeel toe – een trend die werd ingezet in 2015. Wie beter dan Frank Van Gool, directeur van de Belgische leasevereniging Renta, en Miel Horsten, CEO van ALD Automotive Belgium en voorzitter van Renta, om duiding te geven bij dit fenomeen en de uitdagingen die de sector de komende jaren voorgeschoteld krijgt?

Was 2017 een goed jaar voor de leasingsector?

FVG: "Vorig jaar was een voortzetting van de groei die werd ingezet in 2015. De totale leasingvloot is gegroeid met 4 procent, terwijl het aantal nieuwe bestellingen ongeveer even sterk steeg. Een mooi cijfer, ook al is het minder dan dat van 2016, wat een uitzonderlijk goed jaar was. Een deel van die groei is te danken aan het succes van private lease. Vorig jaar kozen 10.000 privébestuurders voor leasing in de plaats van aankoop. Vandaag vertegenwoordigt dit soort leasing zo'n 6 procent van de nieuwe leasebestellingen in België."

MH: "2017 was een jaar van scherpe concurrentie. Een moeilijk jaar ook, door de fiscale onzekerheid rond plug-inhybrides, diesel, elektrische auto's, enzovoort. De Renta-leden hebben hun uiterste best gedaan om hun klanten daarin te begeleiden – met succes. De groei van vorig jaar is gestoeld op drie elementen: de bedrijfswagen die ondanks alles aan populariteit wint, de opkomst van private lease en de boom in het segment van de kleine bestelwagens. Die laatste wordt gedreven door de bloeiende e-commerce."

MET B2E-OPLOSSINGEN HEEFT DE OVERHEID EEN HEFBOOM IN HANDEN OM DE VLOOT TE VERGROENEN.

Zijn het vooral consumenten die voor private lease gaan, of eerder werknemers?

MH: "Private lease heeft zijn succes vooral te danken aan de consument, en in mindere mate aan werknemers die via hun werkgever intekenen op een persoonlijk leaseaanbod. Die laatste business, die 'b2e' heet (voor business-to-employee), heeft niettemin een groot potentieel als alternatief voor de onkostenvergoeding. Als een werkgever een forfaitair bedrag uitbetaalt voor de onkosten die de werknemer maakt met zijn eigen auto, dan geeft hij de controle volledig uit handen.

Afin de garantir le respect des droits d'auteur relatif aux contenus de presse fournis, nous vous rappelons l'application de l'article 7 de nos conditions générales de vente à toute utilisation autre que la simple consultation.

Wordt de auto wel goed onderhouden, is hij veilig, verzekerd en representatief? Met een b2e-aanbod, dus private lease op maat van de werknemer, beperk je de vrijheid, maar heb je wel de zekerheid dat de auto's aan bepaalde vereisten voldoen."

FVG: "Bedrijfsauto's liggen vandaag onder vuur, maar ze bieden interessante opportuniteiten, niet het minst inzake vergroening. Met een onkostenvergoeding of cash-for-car gaan mensen voor de goedkoopste oplossing en telt het milieuaspect zelden mee. Met b2e-oplossingen heeft de overheid een hefboom in handen om de vloot te vergroenen. Als sector willen we op middellange termijn een pact onderhandelen om de vloot te elektrificeren en te 'decarboniseren'. Omdat het in België vaak de werkgever is die het voertuigenaanbod bepaalt waaruit de werknemer kan kiezen, zouden we vrij snel stappen kunnen zetten in die richting."

Net als in Nederland heeft de overheid beslist om de fiscale voordelen van zogenaamde *fake hybrids* terug te schroeven. Terecht?

MH: "Het voordeel van de aangekondigde belastinghervorming voor 2020 is dat we tot dan tenminste zekerheid hebben. Maar eigenlijk is het een vreemde beslissing, die gebaseerd is op de veronderstelling dat misbruik de regel is in plaats van de uitzondering. Brave burgers die hun hybrides gebruiken zoals het hoort, worden afgestraft. Voor mij is dat een erg analoge manier van belasten in digitale tijden, waarin het perfect mogelijk is om na te gaan wie zijn plug-in aan het stopcontact hangt en wie niet."

ER DOET ZICH EEN VREEMD FENOMEEN VOOR: ALS JE PRO ELEKTRISCH BENT, DAN BEN JE HAAST AUTOMATISCH ANTI DIESEL.

FVG: "Het is goed dat we fiscale stabiliteit hebben – en dat we ons erop kunnen voorbereiden, in tegenstelling tot in 2011, toen de berekening van het Voordeel van Alle Aard pardoes werd aangepast. Toch vind ik het een gemiste kans dat de WLTP niet in één beweging mee is opgenomen in het akkoord. Worden auto's vanaf 2020 belast op basis van hun WLTP-cijfers? Ook is het hoog tijd dat we overschakelen op een belasting op het gebruik, zoals bijvoorbeeld een kilometerheffing. Ik hoop dat dit idee tot rijping kan komen tegen de verkiezingen van 2019. Vergeet niet dat door de stijgende elektrificatie de staatskas minder gespijsd zal worden door voertuigbelastingen. De overheid zal dus iets moeten doen om het fiscale systeem te herzien."

Heeft diesel nog een toekomst in de bedrijfsvloot?

MH: "Het dieseldebat wordt gedreven door emoties. Er doet zich een vreemd fenomeen voor: ofwel ben je pro elektrische auto's, ofwel ben je contra, maar als je pro bent, dan ben je automatisch anti diesel. Dat is vreemd, in die zin dat niemand ofwel voor, ofwel tegen de fiets is. De fiets is een goede oplossing

Frank Van Gool, directeur van Renta: "Als sector willen we op middellange termijn een pact onderhandelen om de vloot te elektrificeren en te 'decarboniseren'."

Afin de garantir le respect des droits d'auteur relatif aux contenus de presse fournis, nous vous rappelons l'application de l'article 7 de nos conditions générales de vente à toute utilisation autre que la simple consultation

Miel Horsten, CEO van ALD Automotive Belgium: "Als we naar een mobiliteitsbudget gaan, dan zal de gemiddelde auto allicht kleiner zijn."

voor ritten van vijf tot tien kilometer, maar niet als je van Luik naar Brugge moet. Deze nuancering ontbreekt in het debat rond elektrische auto's en diesel. Ik hoop dat het gezond verstand uiteindelijk de bovenhand haalt."

FVG: "Vele politieke partijen zijn mee op de *diesel-bashing* kar gesprongen. Ik hoop dat politici tegen de verkiezingen van 2019 een duidelijk standpunt innemen over diesel. 2020 belooft dan ook een scharnierjaar te worden. Renta, dat het gros van de Belgische leasemaatschappijen vertegenwoordigt, kan fleetmanagers natuurlijk maar beperkt sturen in hun keuzes, maar we zijn niettemin een facilitator. Voor ons is het belangrijk dat de markt niet plotsklaps verandert in heel Europa, want dat zou grote problemen veroorzaken voor de restwaarden."

Hoe zien jullie de gemiddelde bedrijfsauto evolueren?

MH: "Als we naar een mobiliteitsbudget gaan, dan zal de gemiddelde auto allicht kleiner zijn. In deze context zal autoleasing zoals we die vandaag kennen, waarschijnlijk vervangen worden door mobility as a service en een bundel van diensten waaruit je kunt kiezen. Maar we hebben geen kristallen bol. Toen de overheid in 2011 de VAA-regels aanpaste, vreesde iedereen een bloedbad in het premiumsegment. Het tegendeel bleek waar: BMW, Audi en Mercedes hebben nooit eerder zo veel auto's verkocht."

FVG: "Belgen hechten veel belang aan hun bedrijfsauto, die hen nog steeds de grootst mogelijke vrijheid geeft. Ketenmobiliteit of multimodaliteit lijkt misschien de beste oplossing, maar mensen zijn niet bereid om meer dan twee keer van vervoermiddel te veranderen tijdens een en dezelfde verplaatsing. Misschien wordt deze multimodale fase zelfs gekortwiekt door de opkomst van de elektrische zelfrijdende deelauto, die het openbaar vervoer weleens zou kunnen vervangen."

DE ELEKTRISCHE ZELFRIJDENDE DEELAUTO ZOU HET OPENBAAR VERVOER WELEENS KUNNEN VERVANGEN.

Wie zal deze zelfrijdende vloten beheren?

MH: "Typisch voor een wereld in snelle verandering is dat de tussenpartijen het onderspit delven. Vandaag is het onmogelijk om te weten of leasemaatschappijen de voertuigen zullen financieren en/of de community animeren. Het is niet zonder reden dat automerken opnieuw positie nemen op de leasemarkt nu niet langer de auto zelf, maar de gebruiker centraal komt te staan. Het beloven spannende tijden te worden."

Afin de garantir le respect des droits d'auteur relatif aux contenus de presse fournis, nous vous rappelons l'application de l'article 7 de nos conditions générales de vente à toute utilisation autre que la simple consultation.