

Professionaliseren van het

Vanuit jarenlange deelname aan bijeenkomsten tussen automerken, lease-maatschappijen, fleetmanagers en gebruikers van leasewagens, groeide de behoefte om een gemeenschappelijk standpunt neer te zetten van de fleetowners en deze groep een stem te geven in de debatten terzake. Er was nood aan een professioneel engagement in een bedrijfsweld waarin mobiliteit een sleutelrol speelt.



Alfred Cruyl, Purchase, Fleet & Risk Management bij Coldset Printing Partners

Alfred Cruyl, zelf een doorwinterde fleetexpert en vandaag Purchase, Fleet & Risk Management bij Coldset Printing Partners, nam in 2012 het initiatief om een vereniging op te richten en vond snel bijval bij een aantal gemotiveerde collega's, die bijdroegen tot het opzetten van een juridische backbone.

Alfred Cruyl: "De Belgische Federatie voor Fleet & Mobility Management gaat over nationale materie. We hebben als doel de belangen van de bedrijven en de gebruikers te verdedigen voor alle facetten van mobiliteit. Het gaat om een 800.000 bestuurders en de bedrijven die hen auto's en/of andere mobiliteitsoplossingen ter beschikking stellen".

Als lid moet men over een vloot van minstens 10 voertuigen beschikken die onderworpen zijn aan de VAA-wetgeving. Commerciële belangen worden geweerd, waardoor automerken (importeurs en merkagenschappen) alsook verhuurbedrijven niet worden toegelaten.

Alfred Cruyl: "We verenigen ons als bedrijven en kozen voor een onafhankelijk statuut. Het DNA van onze vereniging definiëren we als TCO², wat staat voor transparant, constructief, objectief en onafhankelijk".

Eerste aandachtspunten

De Belgische Federatie voor Fleet & Mobility Management (BFFMM) gaat in dialoog met de overheid en met zusterorganisaties als bv. Renta, de Belgische Federatie van Voertuigen Verhuurders.

Alfred Cruyl: "Eén van de hete hangijzers voor zowel gebruikers als leasememers is de beoordeling van de einde contract schade. We willen hier echt klaarheid en uniformiteit scheppen, want zelfs al bestaan er hiervoor Renta-normen, toch stellen we afwijkingen tot 2.000 euro vast bij de evaluatie van eenzelfde

voertuig. De interpretaties van de Renta-normen door lease-maatschappijen en experts verschilt vandaag teveel".

Een ander project dat bovenaan de 'to do'-lijst staat is het scheppen van eenvormigheid bij

de verrekening door verzekeringsmaatschappijen van schadegevallen, ongeacht of de bestuurder in zijn recht of onrecht was. Bij het streven naar professionalisering van het mobility management hoeft het niet altijd om grote projecten te gaan. "Het organiseren van bandencontroles of het nazicht van het oliepeil, maakt daar evenzeer deel van uit" vult Alfred Cruyl aan.

De overheid viseert de auto

2012 staat in de geschiedenis van mobility management gebrandmerkt als het jaar van de fiscale aanslag op de gebruiker van een bedrijfswagen via het 'Voordeel van alle aard' (VAA).⁽¹⁾ Alfred Cruyl: "Dat de overheid geld nodig had was overduidelijk en daar kunnen we eventueel nog begrip voor opbrengen. De beoogde 200 miljoen euro extra inkomsten op de rug van de gebruiker zijn echter uitgedraaid op een sisser, met waarschijnlijk 30 miljoen euro minder inkomsten! Zowel bedrijven als gebruikers hebben een gans jaar in onzekerheid geleefd, met liefst vier herzieningen van het FAQ's-document over het VAA en de dreiging met de 309% superboetes. Dat heeft geleid tot een immense stijging van de kosten die door de sociale secretariaten aan de bedrijven werden doorgerekend". Vandaag zitten we met een verschrikkelijk gedrocht als wetgeving. Fleetmanagers werken al jaren aan de vergroening van hun wagenparken, terwijl vandaag de gebruiker wordt afgestraft wanneer bedrijven bv. kiezen voor hybridewagens.

Alfred Cruyl stelt vast: "Het resultaat is verlies voor iedereen; de staat mist de beoogde inkomsten, de bedrijven draaien op voor onnodige extra kosten. Als BFFMM willen we een constructieve dialoog aangaan met de overheid om de situatie te verbeteren".

Fleet Manager wordt Mobility Manager

Deze evolutie is een duidelijke zaak voor de BFFMM en de vereniging wil ook op dat vlak mee naar oplossingen zoeken. Alfred Cruyl: "In heel wat bedrijven heeft het cafetariaplan⁽²⁾ ingang gevonden, maar vaak is dit ook slechts een modewoord. Het moet perfect onderbouwd zijn, want tenslotte levert de gebruiker een deel van zijn loon in dat anders naar de auto gaat".



mobility management

Heel wat 'mobility'-initiatieven missen vandaag de noodzakelijke rechtszekerheid. Dat begint zelfs bij de 'car policy' en het opnemen van de regeling voor boetes (PV's). Ook het inschrijven van een franchise voor schade door de gebruiker aangebracht in de 'car policy' is mogelijk, maar nog niet rechtsgeldig. Tal van rapporteringen die de Fleet Manager hanteert kunnen indruisen tegen de wet op privacy.

De BFFMM is een platform voor alles wat leeft binnen de 'mobiliteitssector' en zal diverse workshops opzetten rond cruciale thema's en daaruit acties en concrete voorstellen distilleren. Op

langere termijn leeft ook de ambitie een opleiding voor Fleet/Mobility Managers op te zetten.

Alfred Cruyl besluit: "De Belgische Federatie voor Fleet & Mobility Management wil vooral zaken verbeteren, niet bestaande situaties afbreken en bekritisieren. We vertegenwoordigen nu al een 100.000 voertuigen, maar zijn absoluut geen aankoopvereniging en evenmin een benchmarkorganisatie. We dragen fleet & mobility samen uit".

Eduard CODDÉ ■

⁽¹⁾ Zie op pagina 87 artikels over de nieuwe belgische fiscaliteit voor bedrijfswagen die raadpleegbaar zijn op www.profaculty.be/biblio

Het bestuur van BFFMM aan het woord

Profacility vroeg de bestuursleden naar het project dat ze het snelst zouden willen realiseren



Rob Custers, Siemens - vloot 1.250 voertuigen

De transformatie van 'wagenbudget' naar 'mobiliteitsbudget' ligt ons allen nauw aan het hart. Ondanks moedige pogingen van een aantal voortrekkers om een coherent beleid uit te werken, heerst er alsnog vaagheid rond fiscaliteit en sociale wetgeving. Samen met andere stakeholders komt Fleet&Mobility nu als één stem naar buiten om de dialoog met de overheid en politiek aan te gaan.

Linda Mannaert, Fleet Manager bij B-Bridge - vloot 1.500 voertuigen

Voor heel wat fleetowners zijn de afrekeningen schade einde contract een struikelblok. Hierin merken we dat ondanks het bestaan van de Renta-normen, er een heel diverse aanpak is bij de interpretatie, toepassing en verrekening. Daarnaast is er een vraag rond een verschuiving van 'vlootbeheer' naar 'mobiliteitsbeheer'. Vanuit onze vereniging kunnen wij aan instanties en partners doorgeven welke wensen de fleetowners en bestuurders in deze hebben en samen de uitwerking hiervan mee bepalen in concrete alternatieven.

Luc Pissens, Team Manager Join Work Leave & Fringe Benefits bij ING België - vloot 2.800 voertuigen

Op 19 november organiseren we onze eerste workshop met als thema's duurzaamheid vertaald naar vloot- en mobiliteitsbeheer, opportuniteiten en valkuilen bij de implementatie van een cafetariaplan. Deze thema's zijn brandend actueel. We zullen een open debat voeren met bedrijven die dit al hebben geïmplementeerd.

Patrick Houben, Kumpen - vloot 220 voertuigen

Als project zie ik vooral de herstructurering van de berekening van de VAA (voordelen alle aard), naar een transparante en eenvoudige manier van berekenen toe, die voor niemand een extra kost bovenop de VAA meebrengt en waarmee de overheid hun beoogde resultaat kan halen.

Ronny Van Den Driesch, Audit & Vehicle Manager bij Carglass - vloot 230 voertuigen

Vragen over duurzaamheid in het vlootbeheer en cafetariaplanning zijn actueel. Daarom starten we hierrond workshops om zo tot concrete alternatieven te komen. We zullen niet nalaten om met de nodige instanties samen te zitten en te overleggen in het belang van onze fleetbestuurders.

'De huidige leden van de Belgische Federatie voor Fleet & Mobility Management vertegenwoordigen nu al een 100.000 voertuigen met bekende bedrijven net als : ING, ISS Facility Services, Carglass, Siemens, Coca-Cola, Belfius, Bekaert, Alpro, Schindler, Douwe Egberts. BFFM is geen aankoopvereniging en evenmin een benchmarkorganisatie.

meer info > www.fleet-mobility.be

Mobiliteitsbudget & Cafetariaplan

Beide begrippen zijn in omloop, maar hun inhoud evolueert. Het 'mobiliteitsbudget' staat voor de uitgaven die rechtstreeks met mobiliteit en transport te maken hebben (bedrijfsauto, trein-abonnement, parkeerkosten, fiets...). Het cafetariaplan krijgt een ruimere inhoud en omvat naast het mobiliteitsbudget ook andere componenten waarover de werknemer beslissingsbevoegdheid krijgt, zoals bv. het opzetten van een mobiele werkplek met tablet, smartphone, abonnementen voor internettoegang, tussenkomst in de inrichting van een home office, enz. Het toegestane budget kan fysiek of virtueel ter beschikking worden gesteld van de werknemer. Voor de onderneeming kan dit budget sociaal en fiscaal rechtelijk als loon of als kosten eigen aan de werkgever worden ingeschreven. Elk onderdeel van het toegestane budget heeft echter een eigen regime op het vlak van arbeidsrecht, sociale zekerheid en fiscaliteit. De opvolging van het budgetverbruik per component van het mobiliteitsbudget of cafetariaplan betekent een niet te onderschatten administratieve belasting.