AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 22 januari 2001
www.autozine.nl

Leasen in 2001

Een auto van de zaak

Diversen | Bijna een kwart van alle auto's op de Nederlandse wegen is geleasd. Met ingang van 2001 is er heel wat veranderd voor die groep automobilisten. Zo wijzigt de financiële bijtelling en is het belastingstelsel aangepast. Wat moet de huidige lease-rijder doen? En is leasen nog wel zo aantrekkelijk? Autozine, Nederlands eerste online automagazine, vraagt het DirectLease.nl, Nederlands eerste online leasemaatschappij.

Het leasen van auto's is ontstaan als financiële constructie. Kopen of huren is een kostenpost en geen investering voor een bedrijf. Dat staat goed in de boeken en levert betere ratio's op naar de buitenwereld. Een leasemaatschappij heeft bovendien zo veel auto's in beheer, dat dit schaalvoordelen met zich mee brengt waar de klant van kan meegenieten. Inmiddels is de lease-auto uitgegroeid tot een niet meer weg te denken secundaire arbeidsvoorwaarde. Daarbij geeft het de werkgever controle over het soort en type auto, om er bijvoorbeeld zeker van te zijn dat de werknemer in een representatieve auto bij een klant verschijnt. Met andere woorden: leasen is in veel gevallen goedkoper, flexibeler en beter controleerbaar voor de werkgever.

Door effectief gebruik te maken van Internet bouwt de in december 2000 opgerichte leasemaatschappij "DirectLease.nl" deze voordelen verder uit. Zonder tussenkomst van een telefoniste, fax of briefwisseling kan de klant rechtstreeks gegevens over een auto in de database invoeren of raadplegen. Hierbij kan gedacht worden aan het bestellen van een nieuwe auto, het opvragen van een garagerekening of het bekijken van een statusoverzicht van het wagenpark. Volgens directeur Van Ewijk staat het gebruik van Internet daarom "garant voor lagere kosten en daarmee significant lagere leaseprijzen".

Werknemer

Voor de werknemer is het grootste voordeel van een lease-auto de zorgeloosheid. Onderhoud en financiële afhandeling worden door de leasemaatschappij verzorgd en de baas betaalt de maandelijkse kosten. De werknemer rest alleen de schone taak de ideale auto uit te kiezen en te berijden. Toch is dat uitkiezen niet zo eenvoudig als het lijkt, want ook voor een leaserijder is het belangrijk de juiste keuze te doen. Niet alleen zal de auto gedurende enkele jaren een tweede huiskamer zijn, een deel van de cataloguswaarde wordt gezien als inkomen en daarom opgeteld bij de inkomstenbelasting. Zo vormt die "gratis" auto van de baas toch nog een kostenpost. Het is dus van belang de juiste auto te kiezen.

Een veel gemaakte fout bij het kiezen van een lease-auto is te veronderstellen dat de leaseprijs alleen gebaseerd is op de aanschafprijs van de auto. Alhoewel dit zeker een grote rol speelt, houdt de leasemaatschappij ook rekening met de geschatte onderhoudskosten en de restwaarde. Een goedkope exotische auto kan daarom toch duurder zijn om te leasen dan een duurdere maar gangbare middenklasser. Om de keuze te vergemakkelijken, verstrekken de meeste leasemaatschappijen een lijst met daarop alle auto's die binnen het door de werkgever gestelde budget passen. Zo'n lijst vormt echter niet meer dan een richtlijn. Afhankelijk van de gekozen uitvoering kan de leaseprijs nog belangrijk worden beïnvloed. Daarom moet per type, uitvoering en zelfs kleur steeds een offerte worden aangevraagd bij de leasemaatschappij. Het aantal aan te vragen offertes is soms beperkt.

DirectLease.nl speelt hier op in door offertes via Internet aan te bieden. Op basis van een bestand met daarin gegevens van alle in Nederland leverbare auto's, kan de klant zelf naar hartelust offertes aanvragen. Deze verschijnen direct in beeld en kunnen

door het kiezen van andere uitvoeringen, kleuren en accessoires worden aangepast tot de ideale lease-auto is samengesteld. "Het is belangrijk alle mogelijkheden van het systeem te benutten", vult Han Zier van DirectLease.nl aan. Zo wijst hij er op dat een dieselauto soms goedkoper is om te leasen dan dezelfde auto op gas, terwijl de diesel duurder is in aanschaf. Dat verschil is dan weer terug te verdienen op lagere onderhoudskosten.

Ook accessoires zijn van invloed op de leaseprijs. Airconditioning, cruise-control en metalliclak verhogen de aanschafprijs weliswaar, maar maken de auto na de leaseperiode gemakkelijker om te verkopen. Dat maakt dergelijke extra's relatief goedkoop om te leasen. Omgekeerd geldt dat accessoires die niet door de fabriek worden geleverd, de auto later minder aantrekkelijk kunnen maken en daarom onevenredig duur zijn om te leasen. Dit komt allemaal naar voren door het zelf variëren in uitvoeringen en het herhaaldelijk opvragen van elektronische offertes. Behalve de leaseprijs, meldt het systeem ook het tarief van de bijtelling zodat de leaserijder kan bepalen of leasen nu wel zo voordelig is en het niet verstandiger is met de eigen auto en een kilometervergoeding te blijven rijden.

Veranderingen in 2001

Een lease-auto wordt door de wetgever gezien als extra inkomen. Daarom moet een percentage van de catalogusprijs van de lease-auto bij het inkomen worden opgeteld en wordt hier over belasting geheven. Alleen wie minder dan 3.000 privé-kilometers met de lease-auto reed, kwam onder de belasting uit. Wie meer reed moest betalen, onafhankelijk hoeveel meer dat was. Sinds 2001 is dit systeem verfijnd. De bijtelling is nu afhankelijk van het aantal privé-kilometers:

De verantwoordelijkheid voor de bewijsvoering ligt bij de berijder van de auto. Door nauwgezet per rit de vertrekplaats, bestemming, tijd en afstand bij te houden, kan aan het einde van het jaar worden aangetoond hoeveel privé en zakelijk is gereden. Woon-werk verkeer wordt daarbij niet tot privé-kilometers gerekend. Wie niets bijhoudt, valt per definitie in de hoogste tariefgroep. Volgens recent onderzoek van TNO rijdt de gemiddelde leaserijder minder dan 7.000 privé-kilometers per jaar. Het percentage dat bij die afstand hoort is lager dan het gemiddelde percentage dat voorheen werd betaald. Per saldo zal leasen daarom goedkoper worden.

Maar er is meer veranderd dan alleen de bedragen die bij het inkomen moeten worden opgeteld. Wie een duurdere auto wil rijden dan het leasebudget toestaat, kan dat doen door een deel van het maandelijkse leasebedrag mee te betalen. De werknemer betaalt dan zelf mee aan de lease-auto. Het vrijwillige meebetalen is echter geen extra inkomen, maar juist een uitgave voor de werknemer. Het bedrag dat door de lease-rijder zelf aan de auto wordt bijgedragen mag daarom in mindering worden gebracht op het bedrag dat bij het belastbaarinkomen moet worden opgeteld. Recentelijk is ook bepaald dat de waarde van de lease-auto van invloed is op een op te bouwen pensioenbedrag. Een lijfrente of pensioen is gebaseerd op het gemiddelde inkomen dat iemand in zijn of haar arbeidsverleden heeft verdiend. Door bij het bepalen van het gemiddelde inkomen de waarde van de lease-auto op te tellen, heeft de werknemer later recht op een hogere pensioenuitkering.

Conclusie

Door de aanpassing van het belastingstelsel heeft de lease-rijder meer invloed gekregen op de eigen bijtelling. Het percentage van de waarde van de auto dat bij het belastbaar inkomen moet worden opgeteld, is afhankelijk geworden van de mate van privégebruik van de auto. Omdat alle tariefgroepen binnen de inkomstenbelasting zijn verlaagd, zal zelfs een leaserijder die in het hoogste leasetarief valt,

toch voordeliger uit zijn dan voorheen.

Mede daarom zal naar verwachting 80% van alle nieuw aangeschafte auto's een lease-auto zijn. Leasemaatschappij DirectLease.nl speelt op de nieuwe situatie in door de klant via Internet zelf de ideale constructie te laten kiezen. Daarbij is het belangrijk alle factoren in de gaten te houden en veel te experimenteren. Het aantal aan te vragen offertes is immers onbeperkt. Op die manier kan de klant de perfecte auto samenstellen; of dat nou de goedkoopste oplossing binnen de zelf gestelde minimale eisen is, of luxe tot de laatste cent die het leasebudget biedt. ■