

Metten, weten, kiezen, besparen

Toegegeven; het is een huzarenstuk om vandaag als fleet-owner de beste keuzes te maken die tegelijk de kosten doen dalen, de motivatie van de werknemers hoog houdt en de directie en de fleetpartners tevreden houdt. Toch zijn er een aantal stappen en elementen waarmee best rekening gehouden wordt bij het beogen van deze meervoudige doelstelling.

De samenstelling van een vloot firmawagens gebeurt niet onbezonnen. U kiest in samenspraak met partners als HR, Purchase, directie, leasemaatschappij(en) en automobielpartners voor een bepaalde aanpak en voor een bepaalde periode. Deze afspraken worden in een car policy gegoten en de bestuurders gaan volgens de richtlijnen aan de slag. Tot u merkt dat de brandstofkosten hoger liggen dan gebudgetteerd. Wat dan?

Normverbruik

In de eerste plaats moet u weten dat de normcijfers van het verbruik die de automobielfabrikanten publiceren niet met de werkelijkheid van veelrijders in de vloot overeenstemmen. Ze zijn prima om wagens onderling te vergelijken, omdat ze allemaal dezelfde verbruiktest ondergaan bij de bepaling

van die gegevens, maar het actuele verbruik ermee voorstellen is niet aan te raden. De Nederlandse maatschappij Travelcard heeft op basis van reële verbruikgegevens van honderduizenden bestuurders een overzicht opgesteld van het werkelijke verbruik van de meeste voertuigen. Resultaat: met de meest zuinige modellen wordt het verbruik het meest onderschat en wel tot 40%. Maar dan nog blijven die modellen de zuinigste van het voertuigenaanbod. Gelukkig voor u houden de leasemaatschappijen rekening met deze algemene onderschatting en calculeren ze een bepaalde meerverbruik bij in de offertes, maar jammer genoeg hanteren ze niet allemaal dezelfde extra marge. Een tip kan zijn om zelf op basis van brandstofstatistieken een eigen marge te calculeren die de reali-

teit van het verbruik in uw vloot benadert.

Benzine?

Bij de keuze van de voertuigen voor uw vloot, kijkt u naar wat uw bestuurders nodig hebben. Welke functie hebben ze? Welke verplaatsingen maken ze? Wanneer en waar maken ze die verplaatsingen en in welke mate hebben ze hiervoor de wagen nodig? Op basis hiervan kunt u een grille opstellen met wie wat nodig heeft naar modelgrootte, minimum motorvermogen, jaarlijkse kilometrage en gewenste brandstof. België is een dieselland, maar steeds meer fleet-specialisten en leasemaatschappijen bekijken in welke mate de introductie van benzine-wagens voor bestuurders die niet veel kilometers afleggen (minder dan 10.000 km per jaar) een verstandige keuze kan zijn, ook met het oog op diversifi-

catie van de vloot en de restwaarde. Daarbij komt dat de technologie van de benzinemotoren naar analogie van de evolutie van de dieselmotortechnologie steeds performanter wordt, dus meer koppel en minder verbruik. Mocht de stijging van de brandstofprijzen zich opnieuw stevig doorzetten, kan dit een optie zijn voor een deel van uw bestuurders.

Downsizing

Maar welke brandstof u ook verkiest, het is zonneklaar dat de keuze voor milieuvriendelijke modellen vanuit fiscaal en financieel oogpunt het interessantst is, zowel voor werkgever als werknemer. Zoals reeds beschreven in het artikel 'Hogere brandstofprijzen, maar lagere kost' is de CO₂-uitstoot hier de leidraad. Zo goed als alle constructeurs hebben vandaag een mooi aanbod van CO₂-zuinige wagens, die naar comfort en rijvaardigheid perfect overeenstemmen met de wensen van de bestuurders. Dat dit een downsizing binnen hetzelfde model vraagt op het vlak van motorinhoud en wat pk's mag toch geen probleem vormen. OK, de Belg ziet zijn auto nog steeds als statussymbool, maar met een goede communicatie, de handhaving van het toegekende budget voor de bestuurder en eventueel een interessante incentive voor die bestuurders die 'groen' gaan, kan er van demotivatie amper sprake zijn. Zeker nu in een fiscaal klimaat, waarbij de bestuurder zelf zijn nettoloon ziet krimpen bij de keuze van een model met een hogere CO₂-uitstoot.

België is een dieselland, maar steeds meer fleetspecialisten bekijken of de introductie van benzine-wagens voor bepaalde bestuurders een verstandige keuze kan zijn.



Bij downgrading, het overgaan naar kleinere modellen, kan er zich wel een probleem van demotivatatie vormen: niemand rijdt graag in een kleinere firmawagen. Deze stelling wordt bevestigd door de onlinervraag van Fleet & Business in 2009 over duurzaamheid in de vloot, waarin fleet-owners zelf aanduiden sneller en gemakkelijker gewonnen te zijn voor het idee van downsizing dan downgrading. Een ander keuze-element dat het overdenken waard is, is de brandstofleverancier. Elke brandstofleverancier is gevoelig voor volume en leasemaatschappijen en grotere vloeten kunnen inderdaad een welbepaalde volumekorting bij hun brandstofleverancier bedingen. Maar waar niet iedereen aan denkt, is dat er specifieke tankstations zijn die vaak nog onder deze voorwaarden opereren. Ook is het zo dat onbemande tankstations goedkoper zijn dan bemande stations. Zo biedt Travelcard in Nederland al de optie aan om het gebruik van de duurdere tankstations te laten blokkeren of om uw mensen alleen te laten tanken bij onbemande tankstations. Een piste die geld kan besparen.

Volledig aub!

Een ander element is de prijsberekening van de toekomstige vlootwagens. Belangrijk is om een zo goed mogelijk beeld van de kosten verbonden aan de aanschaf van de nieuwe wagens te hebben. In die zin is

het interessant om een zo volledig mogelijke offerte te vragen bij uw fleetpartners (leasemaatschappijen, constructeurs, concessiehouders). Een prijs offerte inclusief brandstofverbruik, fiscale impact, bandenkost, aangepast aan de reële looptijd en kilometrage per voertuig levert het duidelijkste inzicht in de verschillende kostenparameters op en maakt het eenvoudiger om wagens en fleetdiensten onderling te vergelijken. Dat u nadien omwille van strategische redenen een aantal diensten via derden organiseert, moet hier geen hinderpaal zijn. Het gaat erom dat u de beste keuze voor uw onderneming en bestuurders maakt.

Opvolging gevraagd

Het kosten- en verbruiksvraagstuk eindigt niet bij de keuze van de juiste voertuigen en fleetpartners. De opvolging en monitoring tijdens de contractduur van de firmawagen is net zo belangrijk, want de ene bestuurder is de andere niet. In het meinummer 2009 van Fleet & Business schreven we al dat het rijgedrag van de bestuurder, de eventuele schades en ongevallen, de boetes en andere verborgen kosten voor een onvoorziene meerkost van om en bij 15% kunnen zorgen op het einde van de rit.* Een periodieke controle op basis van een monitoring van de toestand van de voertuigen, een opvolging van de onderhoudsintervallen, het nakijken



Bijna alle constructeurs hebben vandaag een aanbod van CO₂-zuinige wagens, die naar comfort en rijvaardigheid overeenstemmen met de wensen van de bestuurders. (© Imagellan)

en analyseren van de brandstofrapportering vermijdt heel wat narigheid en stelt u ook tussentijds in staat om bij te sturen waar nodig en erger te voorkomen. Maak ook gebruik van de expertise van uw fleetpartners. Zij hebben best practices die ze graag met u delen en uw specifieke vlootproblemen een stuk lichter kunnen maken. "Elke bestuurder is anders", stelt Bart Vanham van Fleet&DriverCare, "en in elke vloot heb je wel uitschieters. Maar je daar alleen op richten is niet de beste methode. Elke bestuurder kan sensibilisering over de goede verzorging van zijn wagen gebruiken en waarderen. Fleetpartners zoals leasemaatschappijen kunnen dan weer informatie verschaffen over schoolvoorbeelden inzake CO₂-vriendelijke voertuigen en ze kunnen bestuurders proactief stimuleren tot een aangepast, zuinig en veilig rijgedrag." Tot slot kunt u ook reële data verkrij-

gen via de integratie van black boxes in de wagens, al ligt dit omwille van de vrees voor de beschermingsregels rond de privacy nog vaak te moeilijk voor werknemers en HR. Maar u kan de verkregen data meteen configureren in dashboards, zodat u bepaalde afwijkende gedragingen kunt vaststellen tegenover de norm in uw vloot en gepaste maatregelen kunt nemen. Maar wat u ook doet, welke piste u ook kiest, hoe uw bedrijfscultuur ook in elkaar zit, ga niet overhaast te werk en heb oog voor detail, zonder te vergeten dat autorijden – privé en professioneel – een aange-name zaak moet blijven.

Steven SCHOEFS

* Fleet & Business 172, mei-juni 2009: Dossier TCO, gegevens op basis van informatie van EuroFleet Consult.