

Hierbij treft u de reactie aan van **VNO-NCW en MKB NL** op de 'Implementatiewet herziene richtlijn consumentenkrediet'. Dit voorstel strekt tot implementatie van de richtlijn (EU) 2023/2225 inzake kredietovereenkomsten voor consumenten (Consumer Credit Directive II, de 'CCDII')¹

Consultatievragen

1. Vindt u het wenselijk of noodzakelijk dat huurovereenkomsten (operational lease) onder voorwaarden onder de werking van de Wft komen te vallen? Welke argumenten ondersteunen u in uw standpunt?

- a. Zo ja, welke Wft normen zouden volgens u van specifieke meerwaarde zijn?

Nee, zie hieronder, vraag 1

- b. Zo niet, welke Wft-normen zouden volgens u het meest nadelig uitpakken voor operational lease? Hoe beoordeelt u in dit geval het risico voor onder meer consumentenbescherming dat aanbieders van private autolease de aansluiting bij BKR verliezen?

Zie hieronder, vragen 2 en 3: o.a. de vergunningplicht, opleidingseisen in de Wft

VNO NCW en MKB NL is met zo'n 300.000 aangesloten ondernemingen, goed voor zo'n 90% van de private werkgelegenheid in ons land, dé stem van het Nederlandse bedrijfsleven. Onze inzet is gericht op versterking van het ondernemersklimaat in ons land.

Vanuit deze missie zijn wij **geen voorstander van het voorstel** om huurovereenkomsten (betreffende private autolease) waarbij geen verplichting of optie tot koop bestaat, onder de Wet op het financieel toezicht (Wft). Ten eerste is dat overbodig: de private lease sector kent al een goed functionerend keurmerk waarbij zich in de praktijk amper problemen voordoen. Daarbij leidt het voorstel tot forse extra administratieve lasten en financiële kosten (2). Ook levert het voorstel een onwerkbaar nationale kop op EU-richtlijnen wat rechtstreeks indruist tegen het kabinetsbeleid, maar ook de autoleasebranche op achterstand zet en marktwerking verstoort (3). Ten slotte belemmert het de verduurzaming van het wagenpark nu geleasede auto's gemiddeld nieuwer zijn en vaker dan gemiddeld elektrisch (4). Hieronder worden deze bezwaren toegelicht:

1. Voorstel is overbodig: er zijn al andere waarborgen,

Het voorstel leidt tot volstrekt onnodige administratieve lasten. Er bestaan namelijk al regels voor dit type product. Naast het wettelijk stelsel voor dit product bestaat er in Nederland zelfregulering in de vorm van het Keurmerk Private Lease; 95% van het private leaseaanbod van auto's valt onder dit keurmerk. Aansluiting bij dit Keurmerk kan alleen als voldaan wordt aan de strenge richtlijnen hiervoor. Ook gelden er algemene voorwaarden die zijn ontwikkeld in samenwerking met de Consumentenbond; hierin wordt duidelijk geregeld onder welke voorwaarden de leaseovereenkomst wordt aangegaan en worden consumenten beschermd tegen onverwachte en onredelijke kosten. Onderdeel van dit alles zijn o.a. een financiële check inclusief een BKR-toets en verplichte registratie.

¹ Zie Implementatiewet <https://www.internetconsultatie.nl/implementatiewetccdii/b1>

Er zijn geen aanwijzingen dat dit raamwerk niet zou functioneren, integendeel: betalingsachterstanden zijn zeer beperkt (0,4%), veel lager dan het achterstandspercentage van ruim 6% bij gereguleerd aflopend krediet² bijvoorbeeld. Dat blijkt ook uit onderzoek de Universiteit Groningen (RUG 2021)³ in opdracht van het ministerie van Financiën (p. 7).

2. Voorstel leidt tot onnodige regeldruk en kosten

De gevolgen van deze overbodige regulering zijn aanzienlijk. Extra regeldrukkosten voor autoleasebedrijven ontstaan omdat ze moeten voldoen aan alle voorwaarden van een financieringsmaatschappij. De vergunningplicht en het financieel toezicht leiden namelijk tot hoge extra kosten en grote onnodige administratieve lasten voor i.v.m. o.a. de AFM-vergunning, extra diploma-eisen, gedragsregels, uitgebreide informatieverplichtingen. De kosten zullen ook fors toenemen door de jaarlijkse bijdrage aan de AFM maar ook i.v.m. het verplicht opleiden van alle medewerkers met klantcontact tot basisopleiding Wft en consumentenkrediet. Dit is circa 1.000 euro per medewerker. Dit zijn disproportionele lasten en kosten voor een bedrijfstak, aangezien dit geen financieel dienstverlener betreft.

3. Voorstel verstoort als nationale kop de marktwerking in Nederland en Europa

Ten derde zou het voorstel afwijken van Europese regelgeving die al geldt voor dit huurproduct. Huur- en leasingovereenkomsten zonder verplichting of optie tot koop horen niet onder de CCD2-richtlijn. Juist omdat hierbij geen sprake is van eigendomsoverdracht aan het einde van de overeenkomst. Met het voorstel zou Nederland dus *afwijken* van EU-wetgeving waarin dit product juist expliciet wordt uitgesloten. Het voorstel gaat zelf *verder* door een kop te zetten op Europese wetgeving: er ligt immers al Europese wetgeving waar Nederland hiermee een laag overheen doet. Dit druist in tegen het beleid van het kabinet. In het Regeerprogramma is immers afgesproken dat er geen nationale koppen meer op EU-wetgeving komen. VNO-NCW en MKB NL ondersteunen deze kabinetsinzet van harte, ook omwille van een goede werking van de interne markt. Dit voorstel doorkruist dat echter. Nederlandse aanbieders worden hierdoor onnodig belemmerd en op achterstand geplaatst ten opzichte van aanbieders uit andere EU-lidstaten. Overigens verstoort het voorstel ook de nationale markt als aanbieders van private leaseauto's gedwongen worden te stoppen, met concentratie in een al relatief geconcentreerde markt tot gevolg.

4. Voorstel bemoeilijkt realisatie duurzaamheidsdoelen kabinet

Het wegverkeer draagt voor plm. 17 procent bij aan de totale CO₂-uitstoot in Nederland. Personenauto's nemen hiervan bijna 57 procent voor hun rekening⁴. Het is dus zaak dat het wagenpark, de tweede pijler van ons brede welvaart-begrip, zo snel mogelijk verduurzaamt. Private lease draagt bij aan verduurzaming omdat auto's in private lease nieuwer en dus schoner zijn dan oudere modellen. Private lease maakt ook elektrische auto's toegankelijk voor de consument.

² Gegevens op basis van BKR Monitor 2024, zie <https://www.bkr.nl/nl/actueel/bkr-monitor-2024>

³ https://research.rug.nl/files/175925962/bijlage_1_rapport_onderzoek_naar_de_markt_van_private_lease.pdf

⁴ Zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/16/co2-uitstoot-wegverkeer-in-2022-met-bijna-drie-procent-toegenomen#:~:text=Het%20wegverkeer%20droeg%20in%202022,wegverkeer%20werd%20veroorzaakt%20door%20personenauto%27s.>

Zodoende speelt het een hele belangrijke rol in de verduurzaming van het particuliere wagenpark, hetgeen ook onderkend wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ook tot uitdrukking is gekomen in de subsidieregeling (SEPP), waar het Keurmerk private lease als randvoorwaarde wordt gesteld. Als private lease duurder wordt als gevolg van doorberekening van regeldrukkosten en marktconcentratie, zal deze markt (van duurzamere auto's) mogelijk krimpen.

Conclusie: het is onnodig en ongewenst om private leaseovereenkomsten zonder optie of verplichting tot koop onder de werking van de Wft te brengen. Daarbij zou het indruisen tegen de Europese interne markt en realisatie van de klimaatdoelstellingen van het kabinet bemoeilijken.