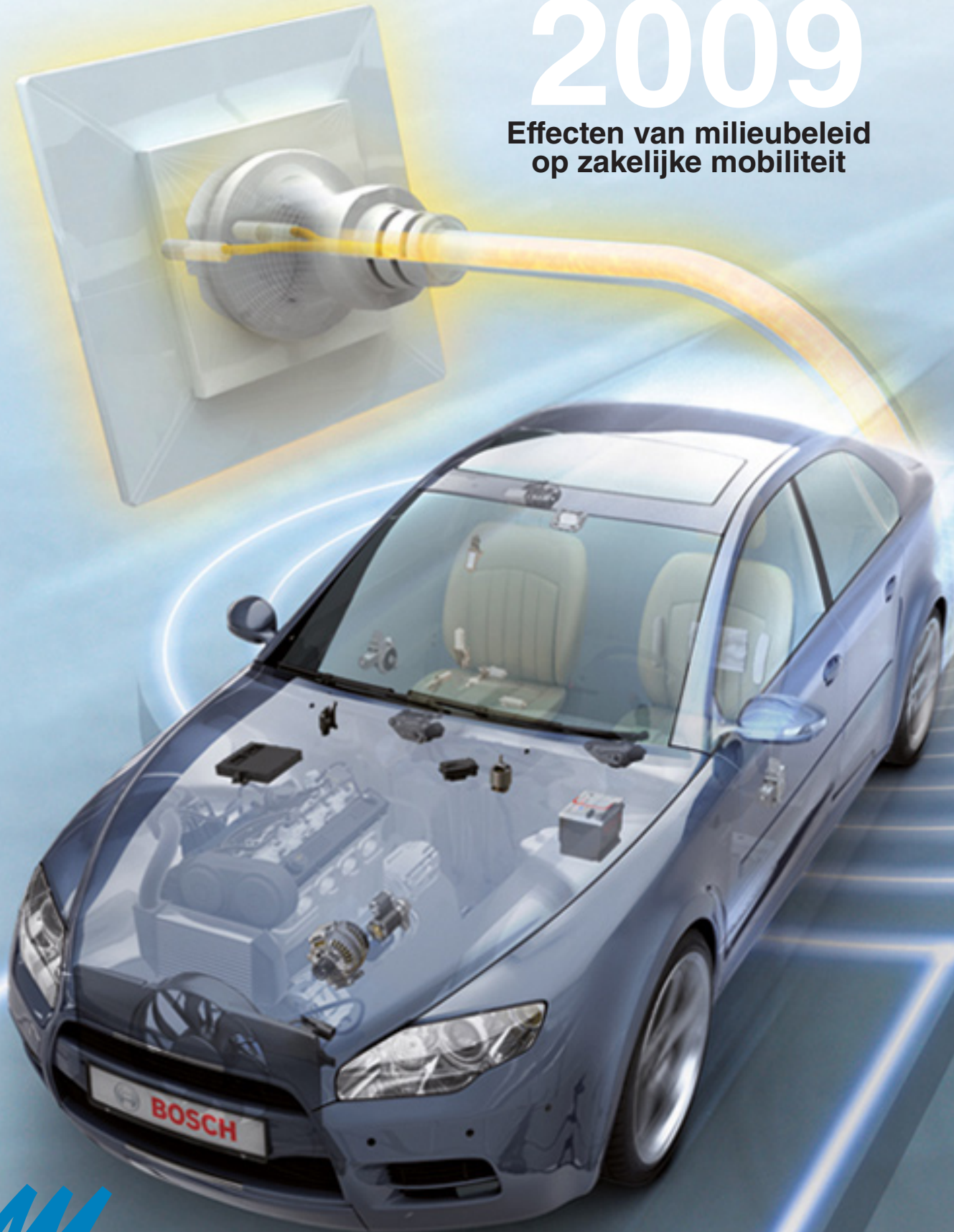


Nationaal Zakenauto Onderzoek 2009

Effecten van milieubeleid
op zakelijke mobiliteit



Samenvatting

In september heeft RDC in samenwerking met Automobiel Management onderzoek gedaan naar de effecten van het milieubeleid van de overheid op de zakelijke mobiliteit. Dit rapport bevat de belangrijkste conclusies uit de analyses uit de RDC Automotive Market Monitor als de resultaten uit de drie enquêtes gehouden onder zakelijke rijders, leasemaatschappijen en fleetowners. Mocht u vragen en/of opmerkingen hebben dan kunt u deze mailen naar marketing@rdc.nl of peterbrouwer@automobielmanagement.nl.



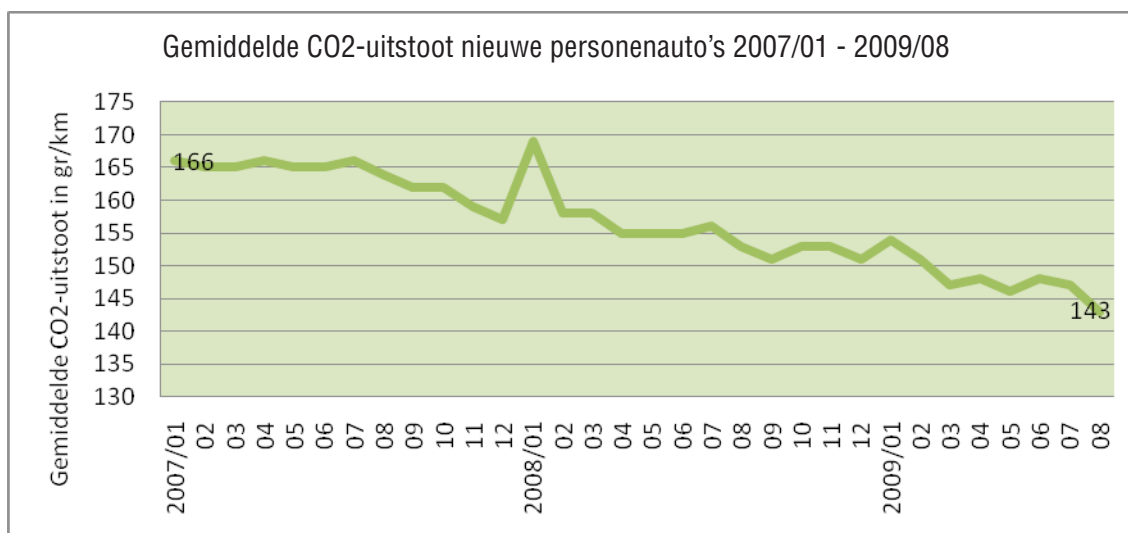
Peter Brouwer, hoofdredacteur Automobiel Management



Leo Lucas, commercieel directeur RDC

CO2-uitstoot nieuwe personenauto's daalt met 0,46% per maand

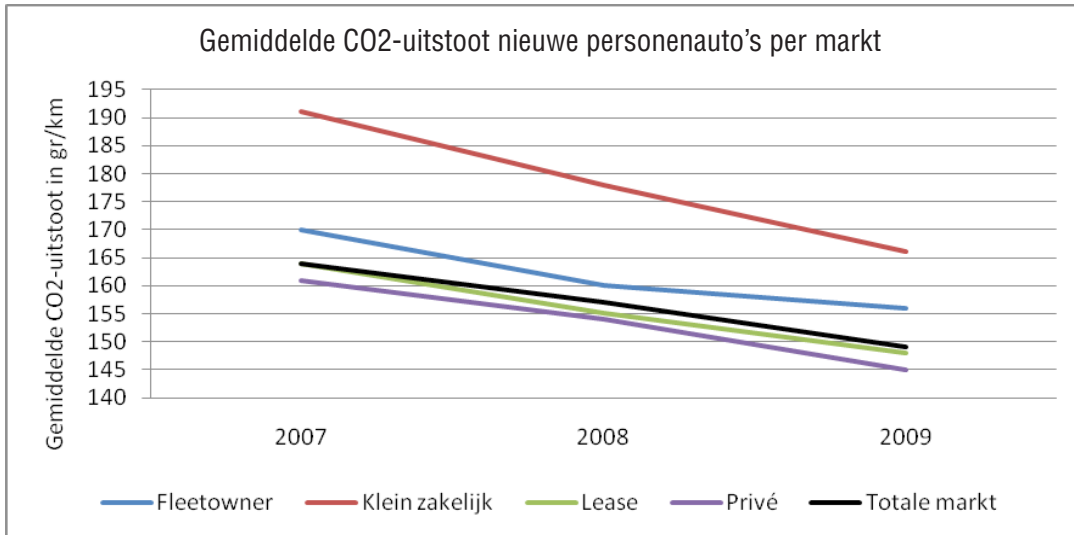
Het Nederlandse wagenpark vergroent in snel tempo. Vanaf 1 januari 2007 tot en met augustus 2009 is de gemiddelde CO2-uitstoot van nieuw verkochte personenauto's met gemiddeld 0,46% per maand afgenomen. Een duidelijke trend. De totale daling in deze periode bedraagt ruim 9%.



Bron: RDC Market Monitor

Klein zakelijk het minst en lease het meest 'groen'

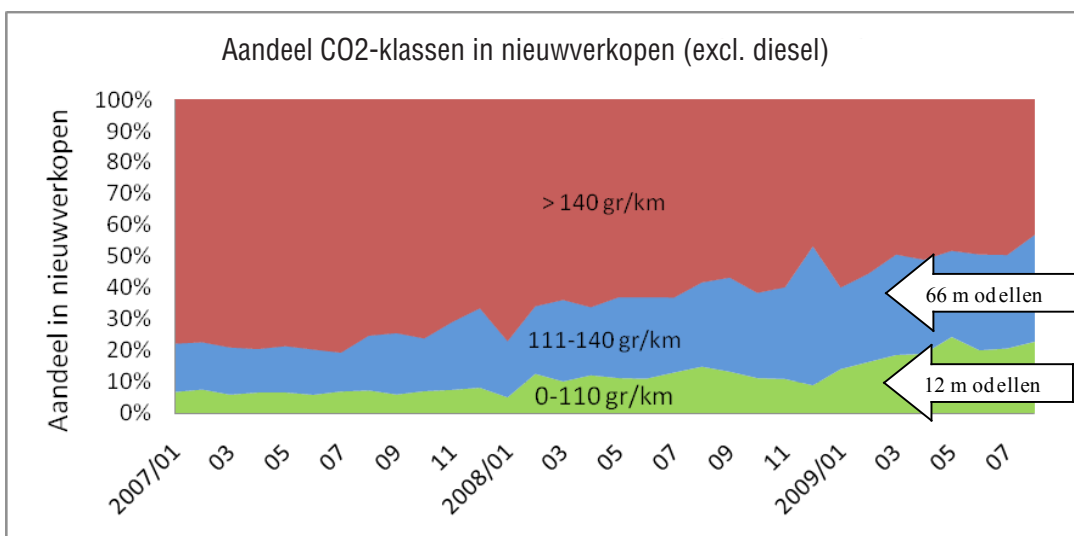
De daling geldt voor zowel particulieren als voor alle zakelijke segmenten. Het minst 'groen' is het segment klein zakelijk. Begin 2007 bedroeg hier de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw verkochte personenauto's nog 191 gr/km, aanzienlijk meer dan de overige zakelijke segmenten en het particuliere segment. Dit aanzienlijke verschil is sindsdien afgenomen doordat de gemiddelde CO₂-uitstoot hier het sterkst is gedaald.



Bron: RDC Market Monitor

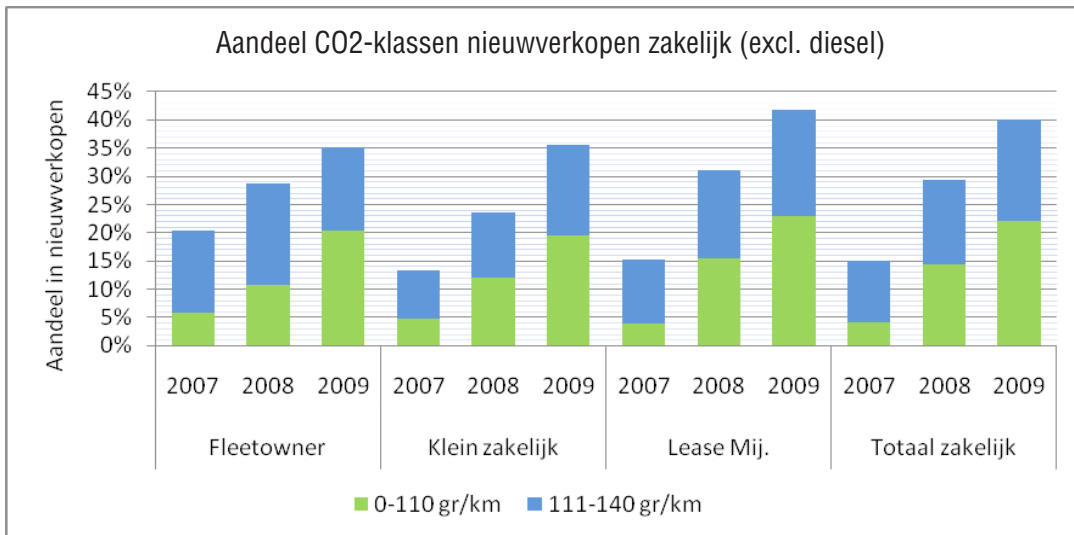
De daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot is het laagst (-8,2%) bij de fleetowners. Het leasesegment was en is in augustus 2009 het meest groene zakelijke segment in dit opzicht.

Relateren we de daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe personenauto's aan de door de belastingdienst gehanteerde CO₂-klassen voor de bijtelling voor alle brandstoffen behalve diesel, dan is het effect van de fiscale maatregelen duidelijk zichtbaar. Het aandeel van de milieu- en portemonneevriendelijke klasse 0-110 gr/km is fors toegenomen, van 6,8% in januari 2007 naar 22,8% in augustus 2009. Ook het aandeel van het middelste segment groeide aanzienlijk. Gezamenlijk bedraagt het marktaandeel van deze twee relatief groene CO₂-klassen inmiddels bijna 57% tegenover ruim 22% begin 2007.



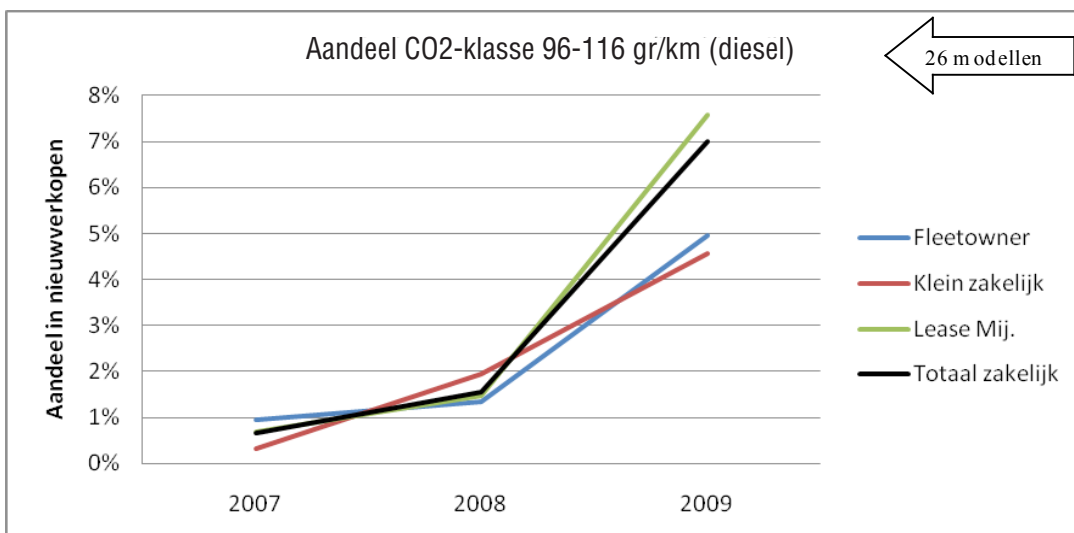
Bron: RDC Market Monitor

Vooral in het leasesegment is het aandeel van de CO2-bijtellingsklasse 0-110 gr/km spectaculair toegenomen. Tussen januari 2007 en augustus 2009 verzesvoudigde het aandeel van deze klasse. Voor de gehele zakelijke markt is dit aandeel nu meer dan het vijfvoudige ten opzichte van begin 2007. Momenteel bedraagt het aandeel van de twee lagere bijtellingsklassen (0-110 en 111-140 gr/km) in de zakelijke markt bijna 40%. In het leasesegment is dit zelfs bijna 42%. Het segment fleetowners was het meest 'groen' begin 2007 maar is inmiddels ruimschoots voorbijgestreefd door het leasesegment.



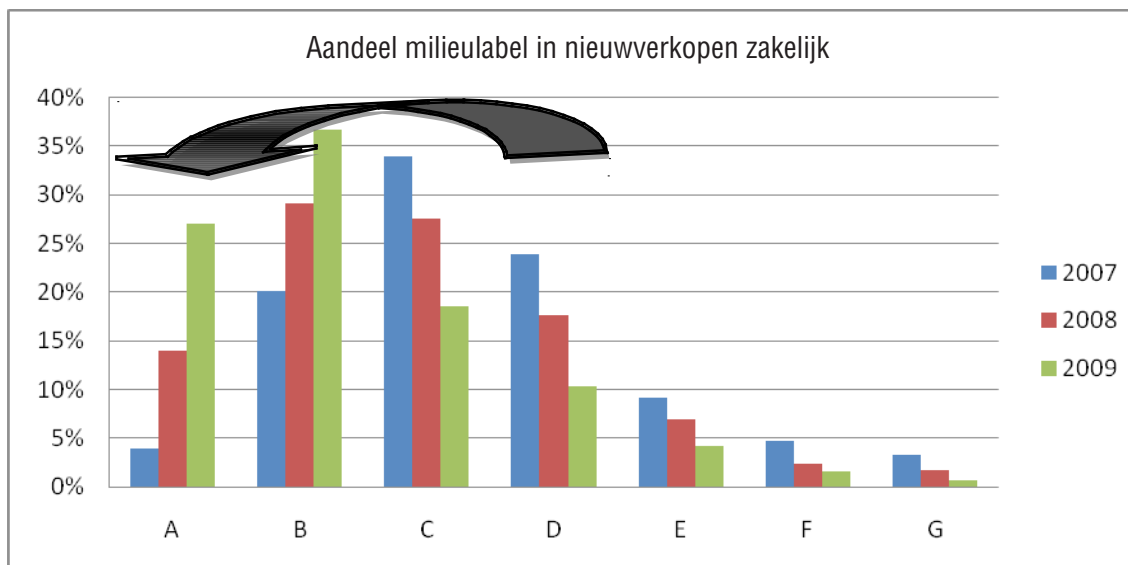
Bron: RDC Market Monitor

Ook voor dieselauto's is de reactie op de bijtellingsklassen zichtbaar in de zakelijke markt, echter op minder grote schaal. Het effect van het overheidsbeleid is nihil in de laagste CO-2 bijtellingsklasse 0-95 gr/km. Dit komt voornamelijk doordat er slechts één model auto voldoet aan deze uitstooteis. In de bijtellingsklasse 96-140 is het effect wel duidelijk zichtbaar. Het aandeel van deze klasse in de zakelijke nieuwverkopen steeg van 0,66% begin 2007 tot 7% in augustus 2009. Een forse toename, echter het aandeel van de beide bijtellingsklassen is momenteel nog altijd gering.



Bron: RDC Market Monitor

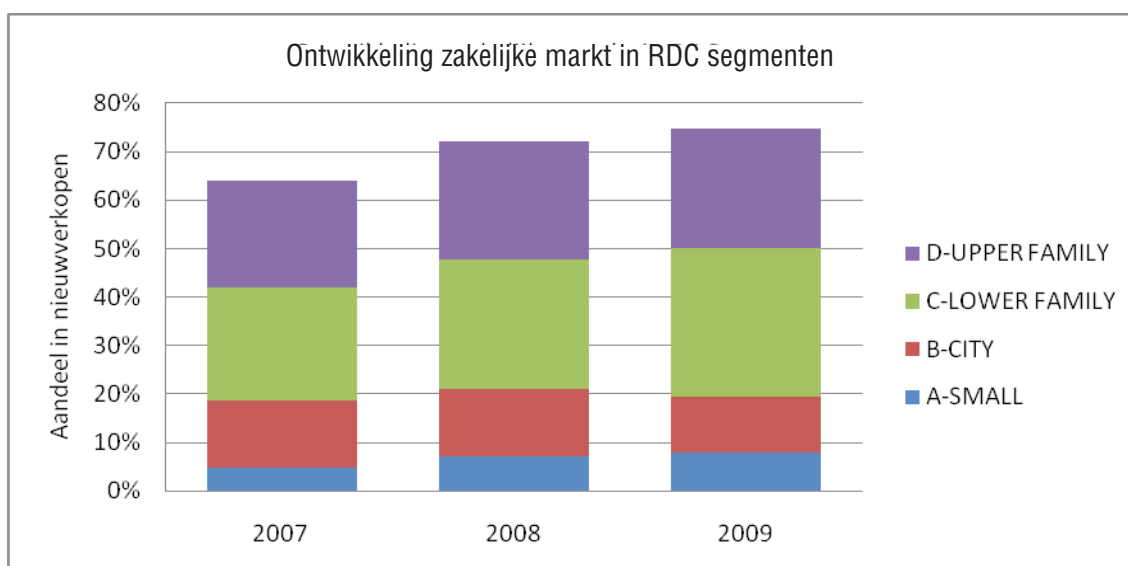
De verschuiving naar 'groen' is ook duidelijk zichtbaar in de milieulabelaandelen. Het aandeel van de 'groene' labels A en B is fors gestegen, van 24% in 2007 naar 64% in 2009 (t/m augustus). Met name het aandeel van het A-label explodeerde in de nieuwverkopen, van bijna 4% naar bijna 27%.



Bron: RDC Market Monitor

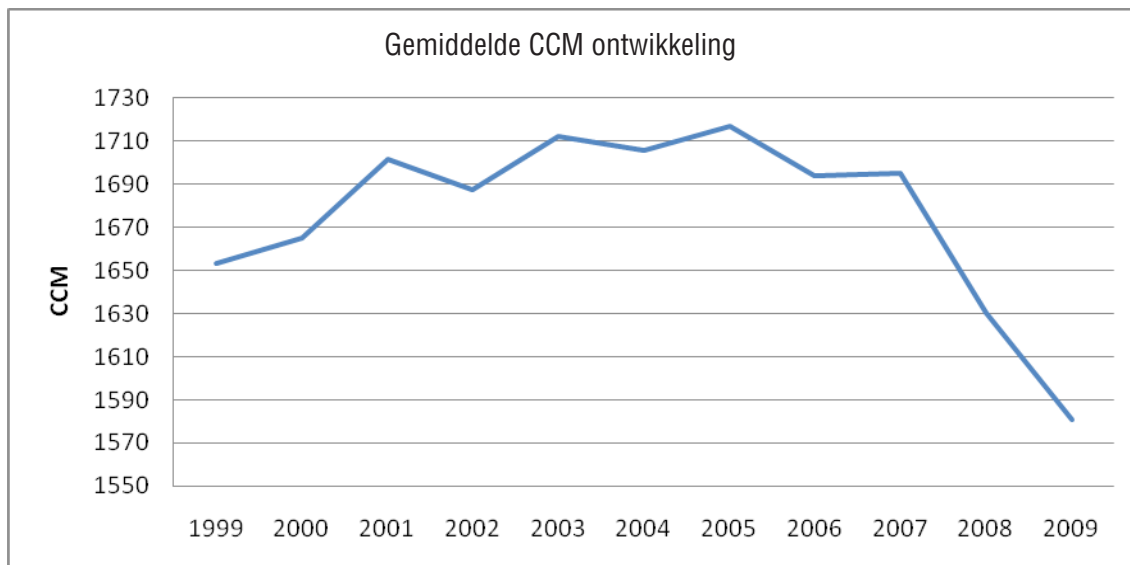
Downsizing op alle fronten

De daling van de gemiddelde CO₂-uitstoot komt niet alleen voort uit zuinigere en schonere motoren. De nieuw verkochte personenauto's worden ook steeds kleiner met kleinere motoren. Het aandeel van het RDC autosegment A-Small (bijvoorbeeld Toyota Aygo) groeide tussen januari 2007 en augustus 2009 van 4,7% naar bijna 8% terwijl segment C-Lower family (bijvoorbeeld Ford Focus) van 23,3% naar 30,6% steeg. Het aandeel van het segment daartussen, B-City (bijvoorbeeld Peugeot 207), daalde daarentegen licht. Het aandeel van het populaire leasesegment D-Upper family nam licht toe. Gezamenlijk vertegenwoordigen deze eerste vier RDC-segmenten bijna 75% van de markt, tegenover ruim 64% begin 2007.



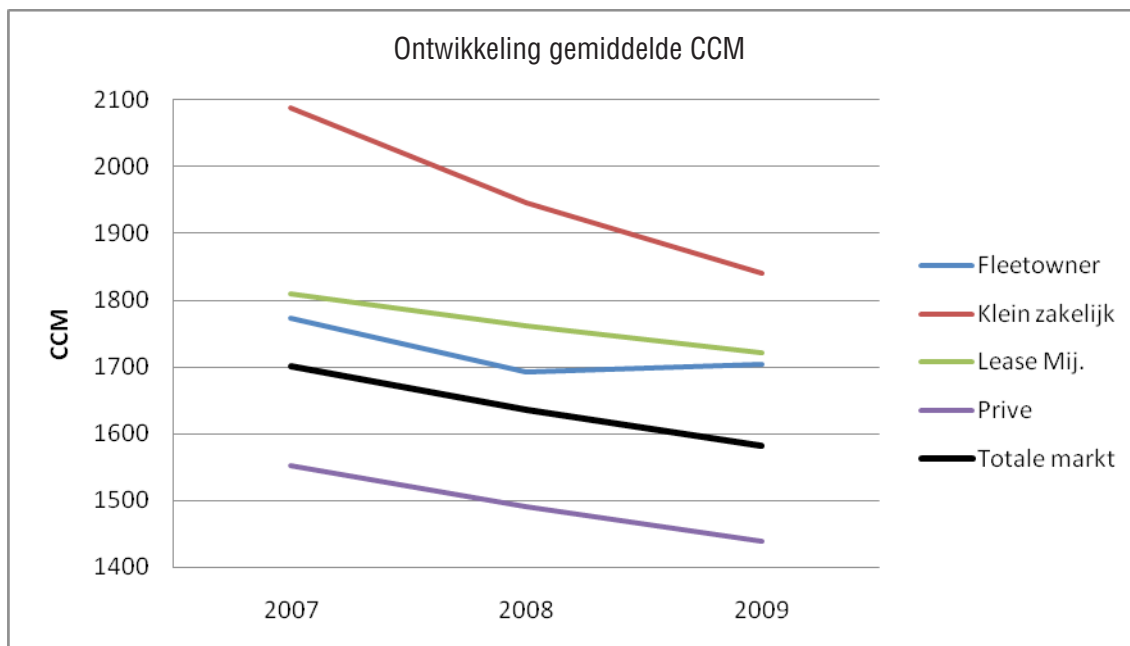
Bron: RDC Market Monitor

Ook de gemiddelde cilinderinhoud (CCM) neemt af. Na de toenames tussen 1999 en 2005 is de daling in 2007 definitief ingezet; van 1,695 liter in 2007 naar 1,580 liter in 2009.



Bron: RDC Market Monitor

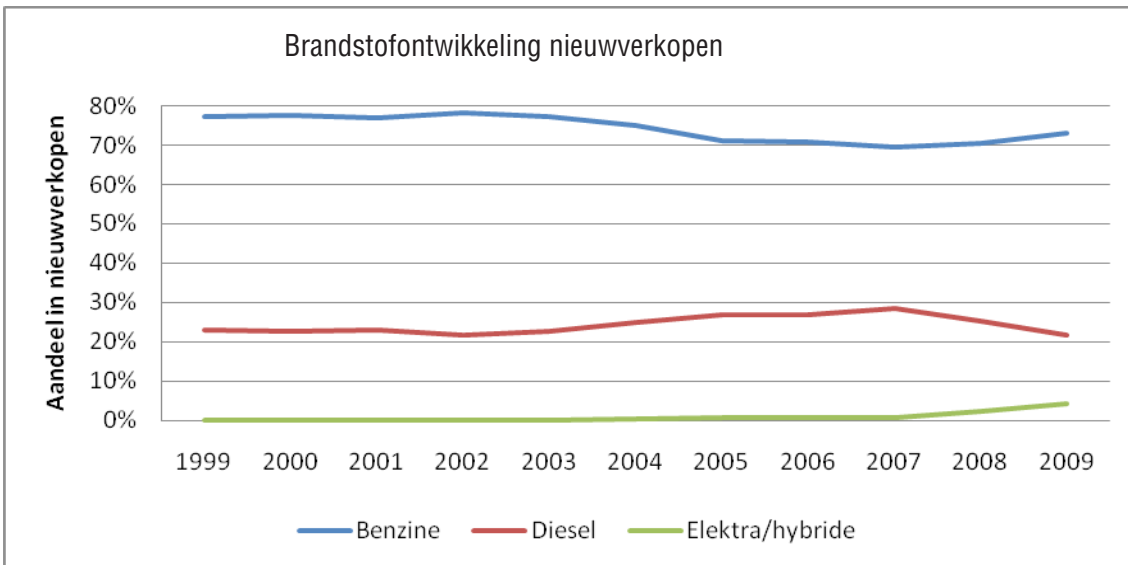
Ook hier geldt dat het segment klein zakelijk van ver komt, vanaf 2007 de sterkste daling kent (-12%) maar nog altijd de grootste gemiddelde cilinderinhoud heeft als het gaat om nieuw verkochte personenauto's.



Bron: RDC Market Monitor

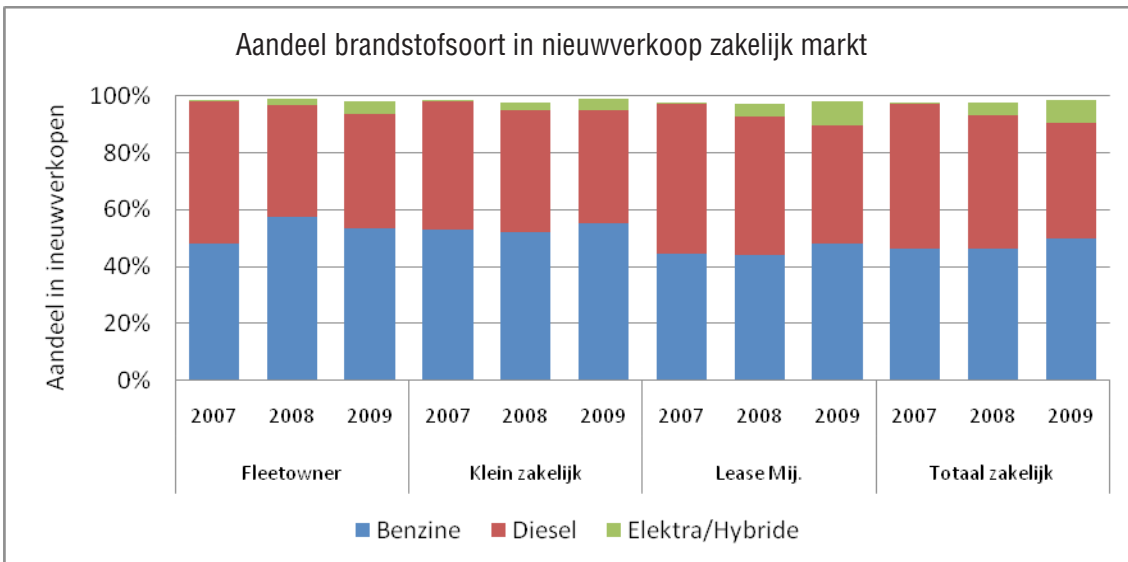
Diesel naar dieptepunt, hybride in opkomst

Had de verkoop van diesels nog zijn hoogtepunt in 2007, in 2009 (t/m augustus) is dit aandeel al gekelderd naar het dieptepunt van 21,6%, gelijk aan dat van 2002.



Bron: RDC Market Monitor

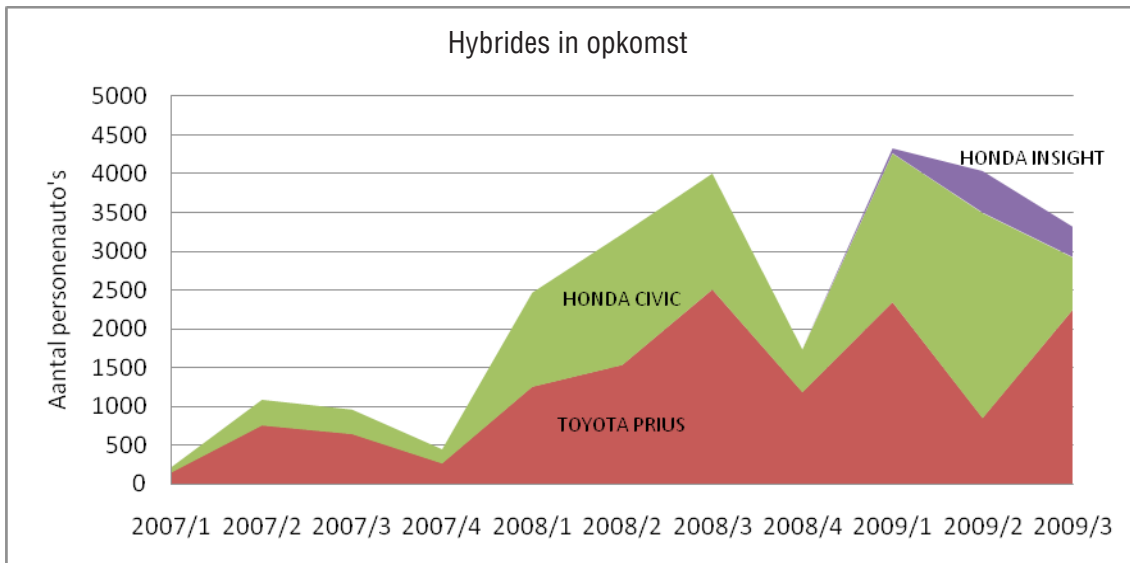
De afname van diesels komt ten gunste van benzine en elektra/hybride. Het aandeel elektra/hybride was in 2007 nog 0,6% van de nieuwverkopten, in 2009 is dit al toegenomen tot 4,2%.



Bron: RDC Market Monitor

Het beeld van dalende dieselverkopten komt vooral voort uit de fors gedaalde dieselverkopten onder fleetowners en leasemaatschappen. Bij beide daalde het aandeel diesel met meer dan 10% vanaf 2008, een (relatieve) daling van ruim 20%. Verschil tussen deze twee segmenten; bij fleetowners gebeurde dit in één jaar tijd, bij leasemaatschappijen in twintig maanden. Het toch al geringe aandeel diesel onder particulieren daalde in deze periode met maar liefst 34% naar een marktaandeel van bijna 6%.

Het aandeel benzine auto's in de zakelijke nieuwverkopen is vanaf 2007 gestaag toegenomen bij alle soorten eigenaren maar voornamelijk bij fleetowners en lease. Elektra/hybride kwam het uit niets in 2007 en groeide onder fleetowners, klein zakelijk en vooral onder lease uit tot een substantieel aandeel. Bij lease is dit in 2009 zelf bijna 9%, een twee maal zo groot aandeel als bij fleet en klein zakelijk.



Bron: RDC Market Monitor

Conclusies Nationaal Zakenauto Onderzoek enquête berijders:

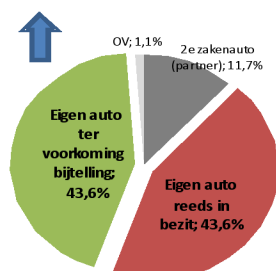
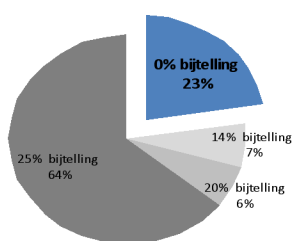
Fiscale bijtelling leidt tot meer milieuvuiling

Een hoge fiscale bijtelling leidt tot meer privébezit en -gebruik van relatief oudere en minder zuinige auto's die meer belastend zijn voor het milieu. Dit is vooral het geval in de groep zakenrijders die een eigen auto heeft aangeschaft tijdens of na de ingebruikname van de huidige zakenauto om fiscale bijtelling te voorkomen. Deze groep neemt toe sinds 2008.

De groep zakenrijders die gebruikmaakt van een eigen vervoermiddel blijkt bovendien aanzienlijk meer privékilometers per jaar te rijden. Van de groep die deze tweede auto gekocht heeft ter voorkoming van fiscale bijtelling rijdt 55% jaarlijks meer dan tienduizend kilometer privé, dit is aanzienlijk meer dan de groep die de zakenauto wel in de bijtelling heeft. Een soortgelijk beeld zien we bij berijders die de privéauto al in bezit hadden toen men besloot om de zakenauto buiten de fiscale bijtelling te houden.

Hoe fiscale bijtelling leidt tot meer milieuvuiling

Fiscale bijtelling zakelijke rijders



Prive auto gekocht ter voorkoming fiscale bijtelling

- 85% is ouder dan zakenauto
- 73% is minder zuinig dan zakenauto
- 34% is na 1 januari 2008 aangekocht
- 46% rijdt prive meer dan 10.000 km/jr, aanzienlijk meer dan bij gebruik zakenauto (40%)

Prive auto reeds in bezit

- 80% is ouder dan zakenauto
- 60% is minder zuinig dan zakenauto
- 55% rijdt prive meer dan 10.000 km/ jr, aanzienlijk meer dan bij gebruik zakenauto (40%)



Bron: Het Nationaal Zakenauto Onderzoek 2009 berijders

Het aantal zakenrijders dat privé geen gebruik maakt van de zakenauto zal in 2010 toenemen naar 26%. De groei komt vooral uit de groep die in 2009 nog in de 20% en 25% fiscale bijtellingklasse vallen. Daarnaast moet 6% hierover nog een beslissing nemen of men in 2010 de zakenauto buiten de bijtelling houdt.

Er is een aantal opvallende verschillen te noemen in de keuzecriteria die van invloed waren op de huidige zakenauto en de factoren die nu een rol spelen mocht de zakenrijder morgen een nieuwe zakenauto kiezen. Speelde het beleid van de organisatie waar de zakenrijder werkzaam is nog een belangrijke rol met ruim 20% nu is deze rol beperkt gebleven tot nog geen 16%. Zowel de fiscale bijtellingsklasse (stijging met ruim 60%) als milieufactoren (stijging 40%) nemen in belang toe, waarbij wel moet worden opgemerkt dat de milieufactor ondanks de stijging voor nog geen 10% de keuze bepaald voor de zakenauto van morgen. Merk, model, comfort en aanschafwaarde laten een redelijk stabiel beeld zien en bepalen nog steeds voor 60% de keuze van de zakenauto.

De keuzevrijheid bij het uitzoeken van een nieuwe zakenauto wordt volgens 60% van de zakenrijders deels of sterk beperkt door het milieubeleid van de overheid.

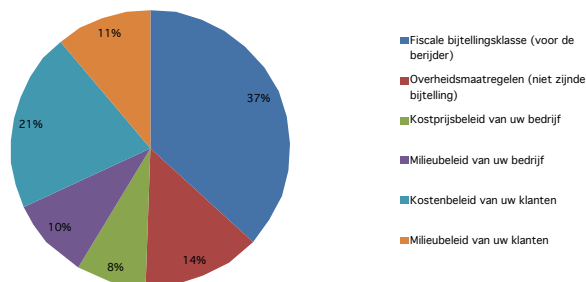
De zakenrijders verwachten dat het aantal zakelijk gereden kilometers stabiel tot licht dalend zal zijn. Ruim 84% van zakenrijders verwacht dat het aantal zakelijke kilometers afgelegd met het openbaar vervoer gelijk zal blijven, opmerkelijk gevolgd door een groep van 11% die een forse afname verwacht van de zakelijke openbaarvervoerkilometers. De komende jaren zal het thuiswerken volgens ruim 63% gelijk blijven, gevolgd door de groep van 27% die een lichte toename heeft aangegeven.

Leasemaatschappijen:

De invloed van de fiscale bijtelling en de overige overheidsmaatregelen op de keuze van het leasewagenpark verwacht men in 2010 te zien stijgen naar 51% (in 2009 was dit 46%). Bij de invloed van kostprijsbeleid bij leasemaatschappijen en bij haar klanten verwacht men een afname in het belang naar 29% (in 2009 nog 32%). De kleinere leasemaatschappijen geven meer gewicht aan de fiscale bijtelling: 43% in 2009 en dit zal stijgen naar 46% in 2010. De invloed van milieubeleid van de eigen organisatie en die van haar klanten is bij grotere leasemaatschappijen hoger. In 2009 was het samen goed voor 30% versus de 22% overall. De verwachting voor 2010 is een daling naar 26,2% voor de groep grotere leasemaatschappijen versus 20,7% overall.



Factoren die in 2010 het leasewagenpark bepalen



De invloed van overheidsmaatregelen op keuze van het leasewagenpark verwacht men in 2010 te zien stijgen naar 51%. (in 2009 was dit 46%). Bij kosten factoren bij leasemaatschappijen en haar klanten verwacht men een afname in het belang naar 29% (in 2009 nog 32%)

Milieuprofilering

Ruim 72% van de klanten van leasemaatschappijen ziet het wagenpark als onderdeel om zich als 'groen' te profileren. Slechts 17% ziet het wagenpark niet als onderdeel voor milieuprofilering.

Bijna 56% van de respondenten biedt haar klanten naast de lease-auto ook een combinatie aan met openbaar vervoer. Ook de combinatie met pool- en/of huurauto scoort met ruim 44% hoog. Een derde van de respondenten geeft aan geen alternatieven aan te bieden.

Bijna 90% van de leasemaatschappijen geeft aan invulling te geven aan 'milieuvriendelijk' leasen. De belangrijkste vier diensten zijn: ondersteuning in groene autokeuze zowel voor label als verbruik, gevolgd door het aanbieden van den CO2-compensatieprogramma en trainingen en beloning voor zuinig rijden.

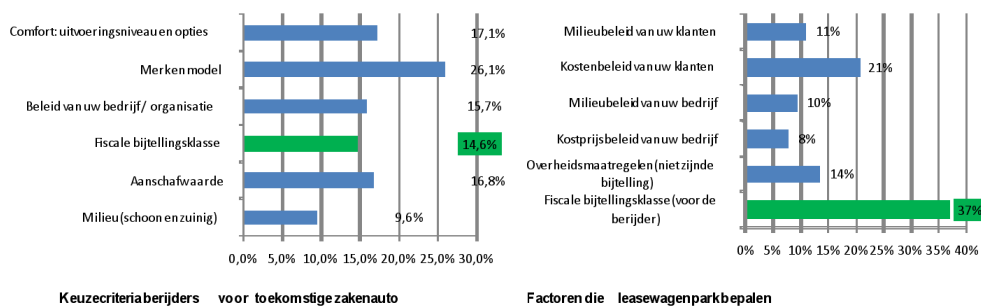
Ruim 83% van de leasemaatschappijen vindt dat de overheidsmaatregelen niet leiden tot een forse afnamen van het autoleasepark. Slechts een kleine 17% vindt dat overheidsmaatregelen op dit gebied deels wel leiden tot een afname. Over twee tot drie jaar zal het aantal zakelijk gereden kilometers vrijwel niets gedaald zijn ten opzichte van dit jaar volgens bijna 67% van de deelnemers. Ruim 72 % van de leasemaatschappijen verwacht dat het thuiswerken van de berijders de komende jaren enigszins tot flink zal toenemen. Ook verwacht 61% van de deelnemers dat het aantal dat naast een zakenauto ook gebruikmaakt van het openbaar vervoer enigszins tot flink zal toenemen.

Leasemaatschappijen versus zakelijke rijders

De fiscale bijtelling speelt volgens leasemaatschappijen een aanzienlijk grotere rol in de samenstelling van het wagenpark, oftewel het besluiten over de aankoop door de berijder, dan aangegeven door de zakelijke rijders, namelijk 34% versus 9%. Ook in de nabije toekomst blijft dit forse verschil bestaan; 37% versus 14,6%.



Invloed van fiscale bijtelling in 2010 volgens berijders en leasemaatschappijen



De fiscale bijtelling speelt volgens leasemaatschappijen een aanzienlijk grotere rol in de samenstelling van het wagenpark, oftewel het besluiten over de aankoop door de berijder, dan aangegeven door de zakelijke rijders



Bron: Het Nationaal Zakenauto Onderzoek 2009 berijders

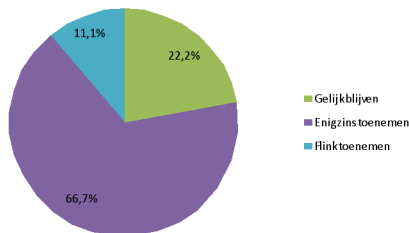
Het rijden in een elektrisch aangedreven zakenauto bij een bijtelling van 10% zal volgens 55,6% van de leasemaatschappijen niet leiden tot een inzet van meer dan 15% in de nieuwe leaseauto's over twee tot drie jaar. Zakelijke rijders laten een verdeeld beeld zien als het gaat om elektrische personenauto's. Bij de stelling of men een elektrische auto met een bijtelling van 10% als volgende zakenauto serieus overweegt, geeft 44% aan het hier geheel of gedeeltelijk mee eens te zijn. Anderzijds ziet bijna 41% de elektrische auto absoluut niet zitten.

Leasemaatschappijen verwachten een redelijke tot grote toename van het aantal bedrijven dat in de toekomst ook een mobiliteitsbudget zal bieden aan haar werknemers. De meningen van berijders laten een verdeeld beeld zien: 41% van de zakenrijders staat ervoor open maar 59% zal hier geen gebruik van maken.

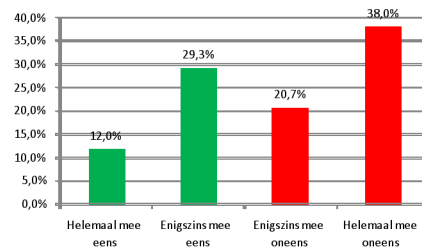


Ontwikkeling in mobiliteitsbudgetten in 2011-2013 volgens berijders en leasemaatschappijen

Het aantal bedrijven dat naast een zakenauto haar werknemers ook een mobiliteitsbudget aanbiedt zal volgens leasemaatschappijen :



Stelling: Indien mijn werkgever mij naast de zakenauto een mobiliteitsbudget aanbiedt zal ik hier gebruik van maken.



De berijders zijn verdeeld t.o.v. een persoonlijk mobiliteitsbudget : 41% van de zakenrijders staat hiervoor open, maar 59% zal hier geen gebruik van maken.



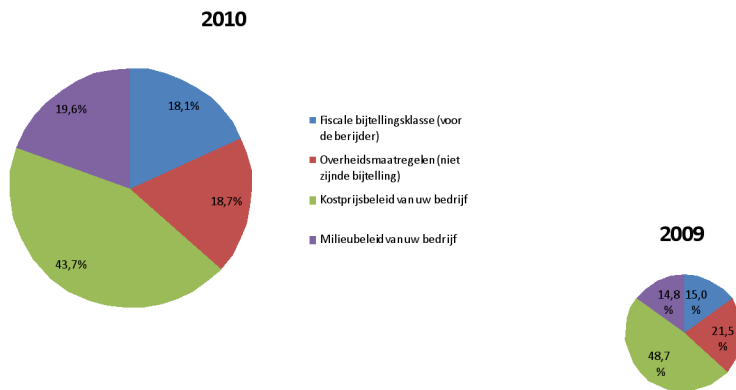
Bron: Het Nationaal Zakenauto Onderzoek 2009 berijders

Conclusies Fleetowners

Bij de fleetowners bepaalt kostprijsbeleid voor bijna 50% de keuze van het zakelijke wagenpark. Ook in 2010 domineert de kostprijs de keuze maar wint milieubeleid van de fleetowner aan belang. De verwachting is dat dit milieubeleid samen en de fiscale en overige overheidsmaatregelen eenzelfde wegingsfactor krijgen in de keuze voor het wagenpark.



Factoren die het wagenpark bij fleetowners bepalen



Ook in 2010 domineert de kostprijs de keuze bij fleetowners maar wint milieubeleid aan belang. De verwachting is dat dit milieubeleid samen en de fiscale en overige overheidsmaatregelen een vergelijkbare wegingsfactor krijgen in de keuze voor het wagenpark.



Bron: Het Nationaal Zakenauto Onderzoek 2009 berijders

Ruim 65% van de fleetowners vindt dat de overheidsmaatregelen niet leiden tot een forse afname van het zakelijke wagenpark. Bijna 35% vindt wel dat de overheidsmaatregelen op dit gebied deels leiden tot een afname. Het rijden in een elektrisch aangedreven zakenauto bij een bijtelling van 10% laat bij fleetowners een verdeeld beeld zien: 40% verwacht geen grote inzet terwijl bijna 60% wel verwacht dat elektrische auto's een aanzienlijk deel van de nieuw ingezette zakenauto's zullen vertegenwoordigen. Over twee tot drie jaar zal het aantal zakelijk gereden kilometers volgens ruim 30% van de deelnemers enigszins tot flink afnemen en volgens 65% ongeveer gelijk blijven ten opzichte van dit jaar. Ruim 61% van de respondenten verwacht dat het aantal werkgevers, dat naast een zakenauto zijn werknemers een mobiliteitsbudget aanbiedt enigszins tot flink zal toenemen. Bijna 83% van de fleetowners verwacht dat het aantal berijders, dat naast een zakenauto ook gebruikmaakt van het openbaar vervoer, gelijk zal blijven. Het thuiswerken zal volgens 56% van de fleetowners gelijk blijven maar 35% verwacht een stijging van het thuiswerken.

Achtergrond onderzoeksmethode en aanpak.

Algemeen;

Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode augustus –september 2009. RDC en Automobiel Management hebben dit kwalitatief onderzoek onder deelnemers anoniem uitgevoerd. De deskresearch (Market Monitor) heeft een betrouwbaarheid van 99%. Bij het fieldresearch hebben we ondanks de zorgvuldigheid nooit de pretentie gehad om uitspraken te kunnen doen met een betrouwbaarheidspercentage van 95% of hoger.

Berijders:

De berijders enquête heeft drie weken online gestaan en heeft 474 deelnemers opgeleverd, hiervan voldeden 434 aan de gestelde criteria voor deelname. Van de in totaal 434 respondenten in bezit van een zakenauto is 95,2% man en 4,8% vrouw. Het dienstverband fulltime versus parttime kent dezelfde verhouding. In 52% van de gevallen rijdt men in een auto van de werkgever of organisatie zelf, de overige 48% rijdt in een leaseauto.

Leasemaatschappijen;

Voor dit onderzoek zijn ruim veertig leasemaatschappijen die aangesloten zijn bij VNA benaderd. Het aantal respondenten bedraagt achttien, zij vertegenwoordigen twintig leasemaatschappijen en ruim 50% van de leasevloot.

Fleetowner:

Er zijn voor dit onderzoek honderd fleetowners benaderd met een wagenpark van minimaal honderd voertuigen. Het aantal respondenten bedraagt 23, waardoor de respons op 23% neerkomt. Hoewel dit maar een klein deel van de fleetowners beslaat, hebben we toch besloten de resultaten mee te nemen in dit onderzoek.

Deventer/Amsterdam oktober 2009