

Veroudering wagenpark remt verlaging CO2 uitstoot

Meer kilometers in oudere auto's

Nederland presteert uitstekend als het gaat om verlaging van de gemiddelde uitstoot van nieuw geregistreerde auto's. Dankzij het systeem van lage bijtellingen op zuinige (zakelijk gereden) auto's is Nederland op dit vlak in korte tijd een van de best presterende landen geworden. Tegelijkertijd is echter een trend zichtbaar waarbij particulieren noodgedwongen langer doorrijden met oudere auto's. Economische onzekerheid en stijgende kosten van autobezit- en gebruik remmen vernieuwing van het wagenpark. Resultaat is dat de gemiddelde CO2 uitstoot van het totale wagenpark nauwelijks daalt.

Nieuwe auto's zuiniger...

Fiscale stimuleringsmaatregelen gericht op zakelijke rijders hebben een groot effect gehad op de verkoop van zuinige, milieuvriendelijke auto's in Nederland. Door de omvang van de zakelijke markt en de mogelijkheden voor zakelijke rijders hun bijtelling fors te verlagen wordt de markt voor personenauto's nu gedomineerd door modellen die zuinigheid voorop stellen. Samen met Portugal en Denemarken behoorde Nederland in 2012 tot de kopgroep van 'zuinige autolanden'. In de periode voor de fiscale stimuleringsmaatregelen behoorde Nederland nog tot de (op dit gebied) slechter presterende landen.

Niet onbelangrijk is daarnaast dat Nederland een van de koplopers is geworden als het gaat om introductie van nieuwe aandrijfsystemen. Voor fabrikanten fungeert de Nederlandse markt inmiddels als belangrijke afzetmarkt voor hybride voertuigen. Ook plug-in hybriden (auto's met elektrische en conventionele aandrijving die opgeladen kunnen worden met een stekker) zijn dankzij fiscaal voordeel in korte tijd enorm populair geworden. Een aantal plug-in modellen zijn voor dit jaar reeds uitverkocht. Zeker voor ondernemers in Nederland zijn deze auto's zeer gunstig in aanschaf dankzij diverse (subsidie) regelingen zoals KIA (Kleinschaligheidsinvesteringsaftrek), MIA (Milieu-investeringsaftrek) en VAMIL (Willekeurige afschrijving milieuvestedingen).

Tabel 1 Gemiddelde CO2 emissie (gram/km) nieuw geregistreerde personenauto's '06-12 per land (top 3 laagste CO2 g/km plus grootste markten EU27)

Ranking 2012 (2006)		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1 (15)	Denemarken	162,5	159,8	146,4	139,1	126,6	125,0	117,0
2 (3)	Portugal	145,0	144,2	138,2	133,8	127,2	122,8	117,6
3 (20)	Nederland	166,7	164,8	156,7	146,9	135,8	126,1	118,5
6 (7)	Frankrijk	149,9	149,4	140,1	133,5	130,5	127,7	124,4
8 (6)	Italië	149,2	146,5	144,7	136,3	132,7	129,6	126,2
9 (11)	Belgie	153,9	152,8	147,8	142,1	133,4	127,2	127,9
10 (13)	Spanje	155,6	153,2	148,2	142,2	137,9	133,8	128,6
21 (11)	VK	167,7	164,7	158,2	149,7	144,2	138,0	132,9
20 (24)	Duitsland	172,5	169,5	164,8	154,0	151,1	145,6	141,5

Bron: European Environment Agency, 2012 o.b.v. voorlopige data
(Ranking is o.b.v. laagste g/km CO2 in 2012 – tussen haakjes rang 2006)

...met kanttekening

Bij het succes van zuinige auto's in Nederland zijn wel enige kanttekeningen te maken. Zo zijn de cijfers met betrekking tot de gemiddelde uitstoot gebaseerd op de door fabrikanten opgegeven verbruikscijfers. In de praktijk blijken deze cijfers moeilijk haalbaar door verouderde en onrealistische testmethoden.

Volgens recent onderzoek van TNO ('Praktijkverbruik van zakelijke personenauto's en plug-in voertuigen' – Ligterink en Smokers, 2013) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is het verschil tussen praktijk- en testwaarden de laatste jaren zelfs fors gegroeid: 'Bedroeg het verschil in 2005 nog gemiddeld 10%, in 2012 is voor nieuwe voertuigen het verschil tussen praktijkverbruik en fabrieksopgave gestegen tot ongeveer 40%'. TNO concludeert verder dat de afwijking relatief groter is bij auto's met een laag normverbruik (fabrieksopgave) dan bij auto's met een relatief hoog normverbruik. Wel kan volgens TNO gesteld worden dat auto's die volgens de fabrieksopgave zuiniger zijn ook in de praktijk gemiddeld zuiniger rijden dan modellen met een hoger normverbruik.

Gebruik van auto buiten beschouwing

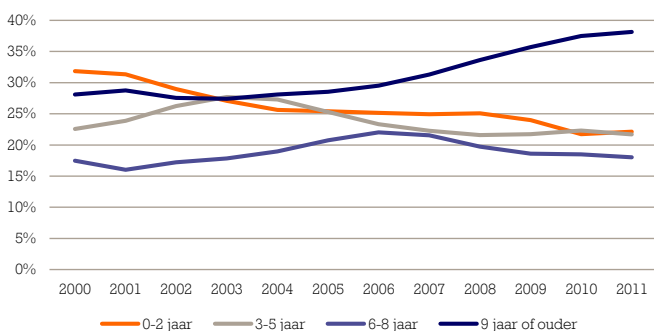
Naast de discussie over verbruik in theorie en praktijk is voor de uiteindelijke uitstoot natuurlijk vooral relevant hoeveel kilometers worden gereden en op welke wijze (rijgedrag). Het huidige stimuleringsbeleid richt zich echter voornamelijk op het bezit van schone(re) auto's en veel minder op het gebruik van auto's. Wel is sprake van accijnzen op brandstoffen die de kosten van het gebruik van de auto per kilometer hoger maken. Deze worden echter met name door particulieren in hun portemonnee gevoeld. De zakelijke rijder hoeft zich in veel gevallen niet te bekommeren om het aantal gereden kilometers en zijn of haar brandstofverbruik.

Vergrijzing totale wagenpark

Eveneens belangrijk voor de daadwerkelijke CO₂ uitstoot van auto's in Nederland is dat niet alleen wordt gekeken naar de verkoop van nieuwe auto's, maar dat het gehele wagenpark (oud en nieuw) in beschouwing wordt genomen. Zo blijkt uit de wagenparkstatistieken dat de afgelopen jaren een veroudering van het totale wagenpark is opgetreden. Oudere auto's claimen een toenemend aandeel in het totale wagenpark. Cijfers van het CBS tonen aan dat op 1 januari 2000 het aandeel auto's van 9 jaar of ouder in het totale Nederlandse personenautopark op 36,1% lag. Op 1 januari 2013 was dit aandeel gestegen tot 47,2%.

Overigens is het aantal relatief oudere auto's met name de laatste jaren steeds sneller gestegen. Dit komt enerzijds door het feit dat auto's kwalitatief beter zijn geworden. Anderzijds dwingt de economische situatie particulieren vaker vast te houden aan een oudere auto. De aanschaf van een nieuwe auto blijft een forse investering. Daarnaast wordt de occasionmarkt steeds internationaler en zijn export en import van gebruikte auto's de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit heeft een effect teweeg gebracht waarbij relatief jonge auto's (veelal uit de zakelijke markt) steeds vaker richting buitenland verdwijnen en relatief oudere auto's geïmporteerd worden.

Figuur 1 Aandeel leeftijdsklasse wagenpark in totaal aantal gereden kilometers op NL wegen.



Bron: CBS, bewerking ING Economisch Bureau

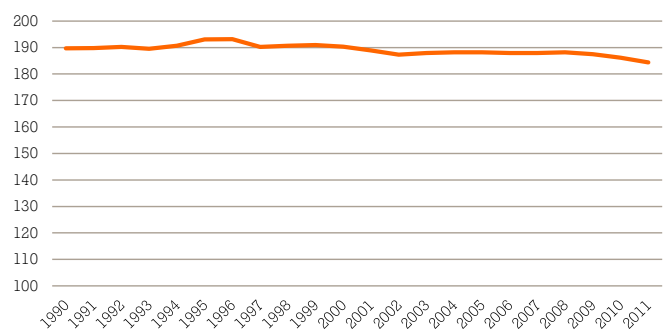
Meer kilometers in oudere auto's

De veroudering van het wagenpark leidt tot een situatie waarbij een steeds groter aandeel van het aantal in Nederland gereden kilometers met oudere auto's gereden wordt. Zo werd in 2000 volgens het CBS nog 28,1% van het aantal gereden kilometers met auto's van 9 jaar of ouder verreden. In 2011 (laatst beschikbare cijfer CBS) was dit percentage gestegen tot 38,2%. Door deze ontwikkeling wordt vooralsnog weinig geprofiteerd van de invloed van zuinigere jonge auto's. De grote reductie in de gemiddelde CO₂ uitstoot van nieuw geregistreerde personenauto's is eigenlijk pas sinds 2008 flink op gang gekomen. Deze auto's zijn nu dus 5 jaar oud.

Reductie gemiddelde CO₂ uitstoot totale wagenpark minimaal

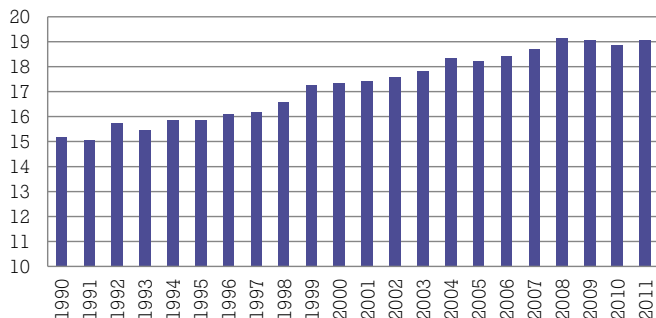
De vergrijzing van het wagenpark leidt er toe dat vooralsnog nauwelijks sprake is van reductie van CO₂ emissies van het totale wagenpark. Kijken we namelijk naar de feitelijke emissies van personenauto's op Nederlandse wegen en het totaal aantal gereden kilometers dan blijkt dat de daling in CO₂ uitstoot per kilometer de afgelopen 20 jaar minimaal te noemen is. Tussen 1990 en 2011 steeg de CO₂ uitstoot van personenauto's in Nederland van 15,2 miljard ton naar 19,1 miljard ton. Het aantal gereden kilometers van personenauto's in Nederland steeg van 80,1 miljard naar 103,5 miljard. De gemiddelde CO₂ uitstoot in g/km lag in 1990 op 190. Tien jaar later in 2000 was deze situatie onveranderd. Pas sinds 2009 is een structurele, zij het langzame, teruggang zichtbaar. Van 2008 tot 2011 daalde de gemiddelde CO₂ uitstoot van het personenautopark van 188 g/km naar 184 g/km (-2%). Dit cijfer staat in schril contrast met de gemiddelde CO₂ emissies (in theorie) van nieuw geregistreerde auto's in de afgelopen jaren (tabel 1). Dit omdat de invloed van nieuwe auto's op het totale wagenpark van 8 miljoen personenauto's gering is. De beschreven vergrijzing van het wagenpark is een belangrijke reden voor de geringe daling in CO₂ emissies van het totale wagenpark.

Figuur 2 Gemiddelde uitstoot CO₂ in g/km van totale park personenauto's Nederland.



Bron: CBS (obv totale uitstoot auto's en totaal aantal gereden km's in NL), bewerking ING Economisch Bureau

Figuur 3 CO₂ emissies personenauto's NL (in miljard kg)



Bron: CBS

Stijging in kosten...

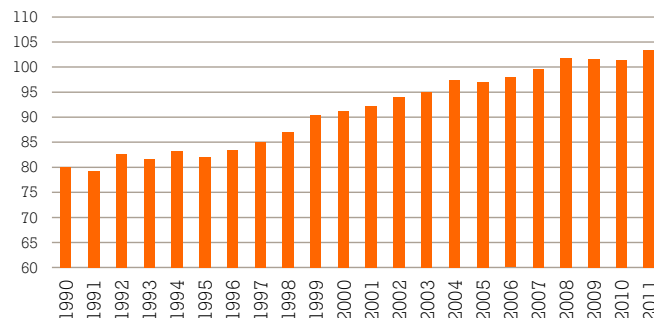
Het merendeel van het wagenpark, zeker vanaf zo'n 4 tot 5 jaar oud, is in handen van particulieren. De zakelijke markt stoot auto's veelal na deze leeftijd af. Hoewel particulieren met nieuwe auto's brandstof zouden kunnen besparen en hun CO₂ uitstoot kunnen reduceren, wegen de kosten van aanschaf en bezit zwaar. De gemiddelde aanschafprijs van nieuwe auto's door particulieren ligt dit jaar op ruim Eur 22.000. Kijken we naar spaargelden dan lag op 1 januari 2011 het gemiddelde spaartegoed van huishoudens op Eur 42.000 (bron: CBS 'Welvaart in Nederland 2012'). Veelzeggender is echter in dit geval de mediaan (het midden), die op Eur 14.000 lag. De gemiddelde Nederlander heeft dus simpelweg niet de middelen om een geschikte nieuwe auto te kopen uit eigen geld. Financiering is een optie, maar brengt extra kosten met zich mee. Bovendien maakt de economische situatie consumenten onzeker over hun toekomst.

Naast brandstof, afschrijving en eventuele financieringskosten hebben particulieren ook nog te maken met belasting (MRB), verzekering en reparatie en onderhoud. Waar de inflatie (CPI, consumentenprijsindex) overall gemeten van 2002 tot 2012 in Nederland uitkwam op 19%, daar stegen de kosten van het gebruik van privé voertuigen (voornamelijk auto's) met bijna 50% (zie ook figuur 5).

...remt vernieuwing wagenpark

Uit een eerder verschenen publicatie van het ING Economisch Bureau (ING Weekoverzicht Vraag van Vandaag – 28/2 t/m 5/3 2013) blijkt uit vragen onder gemiddeld 54.400 respondenten dat veel mensen (72,2%) de aanschaf van een nieuwe auto uitstellen. Ook wordt vaker gekozen voor een occasion. Bijna driekwart (72%) van de respondenten geeft aan dat hun eerstvolgende auto een occasion zal worden. Daarmee kiezen consumenten, die een auto willen kopen, nu relatief iets vaker dan vorig jaar (70%) voor tweedehands.

Figuur 4 Totaal aantal gereden km door personenauto's op NL wegen (in miljard km)

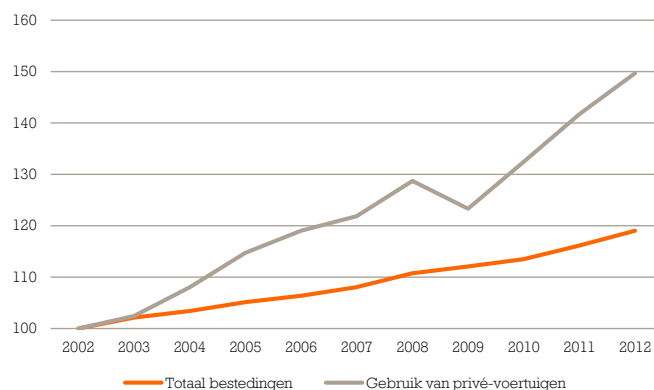


Bron: CBS

MRB vrijstelling spoedig ten einde

In 2014 zal voor de groep zeer zuinige auto's de regeling van vrijstelling van motorrijtuigenbelasting (MRB) ten einde komen. Voor eigenaren van dit soort auto's kan dit tot forse kostenstijgingen leiden, zeker in het geval van diesel modellen. Voor een kleine dieselauto met een gewicht van 1.000kg betekent dit een stijging van ruim Eur 900 per jaar. Bij een benzine auto met hetzelfde gewicht zullen de kosten met ongeveer Eur 400 – Eur 420 per jaar stijgen (o.b.v. 2013 MRB tarief). Alleen voor benzine voertuigen met een uitstoot van niet meer dan 50 gram CO₂ per kilometer geldt de MRB vrijstelling tot en met 2015. Dit betreft elektrische voertuigen en sommige plug-in hybride voertuigen. Buiten de MRB vrijgestelde auto's kregen autobezitters de afgelopen 10 jaar een forse verhoging van de MRB voor hun kiezen. Gemiddeld zijn, volgens het CBS, de kosten van deze belasting voor huishoudens sinds 2002 met 37% gestegen.

Figuur 5 Consumentenprijsindex (CPI) totale bestedingen vs. gebruik van privé-voertuigen



Bron: CBS, bewerking ING Economisch Bureau (2002=100, privé-voertuigen betreffen voornamelijk auto's, gebruikskosten o.a. brandstof, onderhoud/reparatie, keuringen)

Lage bijtelling voorlopig in stand

Zakelijke rijders zullen nog tot en met 2015 verzekerd zijn van het systeem van lage bijtellingen. Daarnaast behoudt een berijder het voordeel van een lagere bijtellingscategorie tot maximaal 5 jaar na de eerste tenaamstelling. Door aanscherping van de grenzen zullen zakelijke rijders ook de komende jaren sterk gestimuleerd worden de meest zuinige auto's te kiezen. In het geval van een compacte dieselauto, die in het 14% tarief valt, met een prijs van Eur 25.000 bespaart een zakelijke rijder afhankelijk van zijn of haar hoogste belastingschijf al snel tussen de Eur 100 en Eur 120 per maand ten opzichte van de 25% bijtelling categorie. Deze bedragen lopen verder op bij grotere en duurdere auto's. Veel zakelijke rijders hebben (in tegenstelling tot particuliere autobezitters) dankzij de differentiatie van de bijtelling hun kosten de afgelopen jaren kunnen reduceren.

Splitsing particuliere en zakelijke markt

Terwijl het voor de zakelijke rijder aantrekkelijk is te switchen naar een nieuwe zuinige auto, kunnen particuliere autobezitters door stijgende kosten steeds moeilijker volgen. Daarnaast vervalt door het einde van de vrijstelling van MRB voor zeer zuinige auto's ook nog eens een belangrijke stimuleringsmaatregel voor particulieren. Hoewel stijgende brandstofprijzen en een lagere BPM op de nieuwprijs van een auto nog wel incentives kunnen vormen zien we dat particulieren vooral bezuinigen door aanschaf van een nieuwe auto uit te stellen. Door langer af te schrijven op hun huidige auto worden kosten bespaard. Het milieu profiteert daar echter niet van.

Niet ondenkbaar is daarnaast dat, door het wegvallen van de MRB vrijstelling, bepaalde typen auto's afgestoten zullen worden door hun eigenaar. Vooral het bezit van kleine diesels met een lage uitstoot wordt minder aantrekkelijk. Indien deze auto's vervolgens via de handel worden geëxporteerd komt dit de zuinigheid van het totale Nederlandse wagenpark niet ten goede. Auto's met een CO₂ uitstoot van minder dan 50 gram CO₂ / km zullen overigens nog wel tot en met 2015 vrijstelling van MRB genieten. Het betreft hier in principe alleen elektrische voertuigen en plug-in hybriden. Auto's die door hun hoge aanschafprijs grotendeels buiten het bereik van particulieren liggen. Terwijl ondernemers vele stimuleringsmaatregelen en subsidie genieten en zakelijke rijders nul bijtelling (of 7% per 1-1-2014), moet een particulier blij zijn met hooguit een lokale subsidie voor een laadpaal. Hoewel de verkoop van elektrische voertuigen en met name hybriden aan particulieren de afgelopen jaren wel steeg blijft hun aantal sterk achter bij de zakelijke markt.

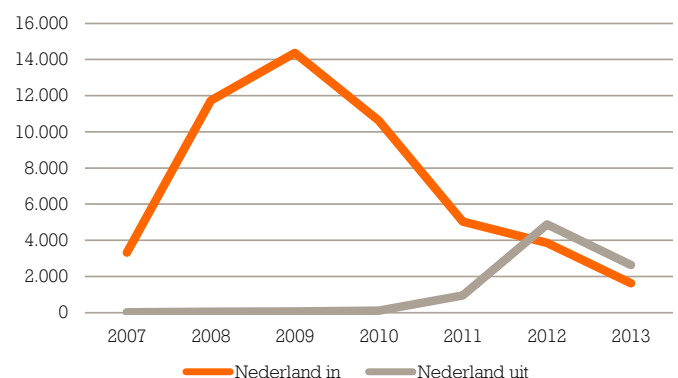
Verstoring overgang nieuw naar gebruikt

De toenemende splitsing tussen particuliere en zakelijke markt zien we ook ontstaan tussen enerzijds de markt voor nieuwe auto's en anderzijds de occasionmarkt. Waar de nieuwe markt in extreme mate (fiscaal) wordt gestuurd op uitstoot is dit in de occasionmarkt niet het geval. Dit kan ertoe leiden dat auto's die nu en in de afgelopen jaren populair waren in de zakelijke nieuw markt door een lage bijtelling wellicht na 4 jaar veel minder interessant zijn voor occasion kopers. Voorbeelden zijn compacte middenklasse diesels uit het C-segment zoals de Renault Mégane, Ford Focus en VW Golf die in grote getale aftrek vinden onder zakelijke berijders. Hoewel interessant vanwege hun zuinigheid zal de MRB rekening voor menig particulier deze auto's vanaf 2014 minder interessant maken. Hierdoor ontstaan verstoringen in de overgang van nieuwe markt naar occasionmarkt.

Gevolg is dat leasemaatschappijen en handelaren steeds vaker kijken naar exportmogelijkheden voor occasions. Dit gebeurt bijvoorbeeld met hybride voertuigen zoals de Toyota Prius en Honda Civic hybrid. Deze hybride pioniers braken de markt in Nederland open voor hybride voertuigen, vooral ook dankzij de in Nederland gegunde fiscale voordelen. De instroom van deze auto's is de afgelopen jaren teruggelopen door concurrentie van andere fiscaal vriendelijke modellen. De Civic hybride heeft het veld zelfs moeten ruimen.

De fiscale voordelen gelden echter niet of in veel mindere mate voor particuliere occasionkopers. Gevolg is dat gebruikte modellen steeds vaker worden geëxporteerd. In figuur 6 is de instroom (import nieuw en gebruikt) afgezet tegen de uitstroom (export gebruikt) van de Civic hybride en Prius (hybride). Inmiddels is sprake van een negatief saldo en stromen de eerder fiscaal gesponsorde modellen nu met flinke aantallen het land uit.

Figuur 6 Instroom en uitstroom Honda Civic Hybride en Toyota Prius (hybride)



Bron: VWE voertuiginformatie- en documentatie (instroom is import nieuw en gebruikt, uitstroom is export gebruikt)

Internationalisering occasionmarkt

De export van zuinige auto's laat zien dat internationale ontwikkelingen hun invloed hebben op de samenstelling van het Nederlandse wagenpark en de gemiddelde CO₂ uitstoot van dit wagenpark. Naast export van schone auto's uit Nederland kende ons land de afgelopen jaren ook een behoorlijke instroom van oudere auto's uit met name Duitsland. Dit werd veroorzaakt door een combinatie van Nederlandse regelgeving met MRB vrijstelling voor auto's ouder dan 25 jaar en Duitse regelgeving waarbij door middel van umweltzones oudere auto's uit Duitse steden juist worden geweerd. Inmiddels lijkt overigens weer sprake van een uitstroom uit Nederland door aanscherping van de MRB vrijstelling voor klassiekers.

Europese CO₂ normen

Het voorbeeld van beïnvloeding van occasionstromen in internationaal verband door nationale regelgeving toont aan dat internationale afstemming wenselijk is. Ook voor nieuwe auto's is dit van belang. De Nederlandse markt is relatief klein en over het algemeen niet bepalend voor de ontwikkelingsagenda van autofabrikanten. De komst van zuinige modellen heeft vooral te maken met belastingregimes in de grotere markten (Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Italië en Spanje). Een aantal Europese landen waaronder het Verenigd Koninkrijk kent net als Nederland regelingen voor zakelijke rijders waarbij bijtelling wordt gebaseerd op basis van CO₂ uitstoot.

Naast nationale regelgeving in de grotere markten is regelgeving door de EU één van de belangrijkste drijfveren voor de ontwikkeling van zuinigere auto's. Zo werd in 2008 vastgelegd dat in 2015 autofabrikanten de gemiddelde CO₂ uitstoot van door hun verkochte auto's moeten hebben verlaagd naar 130 g/km van belang. Ook wordt gewerkt aan een bindende regeling voor 2020, waarbij dit getal verder verlaagd moet worden naar 95g/km.

Europese regelgeving op het gebied van emissies van voertuigen bestaat overigens al langere tijd. De Euro-normen I tot en met VI bepalen in welke mate een nieuwe auto bepaalde stoffen, die schadelijk zijn voor milieu en gezondheid, nog mag uitstoten. Steeds verdere scherpstelling van deze normen heeft er aan bijgedragen dat emissies van Koolstofmonoxide (CO), vluchtige organische stoffen (NMVOS), stikstoffen (NO_x) en fijnstof duidelijk zijn teruggebracht.

Box 1 EU akkoord uitgesteld

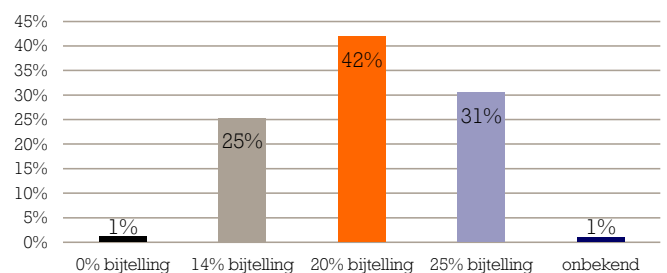
Eind juni was er in EU verband in principe een akkoord bereikt om CO₂ emissies terug te brengen tot 95g/km in 2020. Autofabrikanten zouden dit gemiddelde moeten bereiken over alle door hun verkochte auto's. Bij overschrijdingen volgen boetes voor fabrikanten. Daarbij was overigens overeengekomen dat auto's met een uitstoot tot 50g/km dubbel zouden mogen tellen. Op het allerlaatste moment werd stemming over het voorstel uitgesteld na een lobby van Duitsland. De Duitse fabrikanten verkopen meer relatief grote auto's ten opzichte van hun concurrenten en voelen zich benadeeld in dit akkoord. Ook onder andere Nederland stemde uiteindelijk met Duitsland mee voor uitstel.

Naast het CO₂ akkoord is tevens nog onduidelijk wanneer een nieuwe testprocedure wordt ingevoerd betreffende het meten van brandstofverbruik en uitstoot. De nieuwe Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure zal de standaard worden, maar wanneer (2017 of 2020) is de vraag.

Effect op Nederlandse autobranche

Zoals gesteld is het Nederlandse belastingklimaat voor auto's niet van doorslaggevend belang voor autofabrikanten en de ontwikkeling van hun aanbod. Binnen de EU-27 lag het aandeel van Nederland in de nieuwverkoop op 4%. Op wereldwijd niveau bedraagt dit aandeel minder dan 1%. De regelingen in Nederland hebben echter wel invloed op de Nederlandse autobranche. Met name de strikte scheidslijnen en grote verschillen in de bijtellingspercentages voor zakelijke rijders kunnen merken en modellen maken of breken. Dit heeft grote consequenties voor het succes van fabrikanten en/of importeurs en met name ook de dealers van de betreffende merken. Door het ontbreken van een meer geleidelijke schaalverdeling worden bepaalde modellen, en daarmee hun dealers, hard afgestraft voor een grammetje te veel CO₂. In figuur 7 is te zien dat inmiddels ruim 2/3 van de nieuw geregistreerde zakelijke auto's gekozen worden in een gunstige (20%, 14%, 0%) bijtellingsklasse.

Figuur 7 Verdeling registraties nieuwe auto's (zakelijke markt) jan – juni 2013 o.b.v. bijtelling



Bron: VWE voertuiginformatie- en documentatie

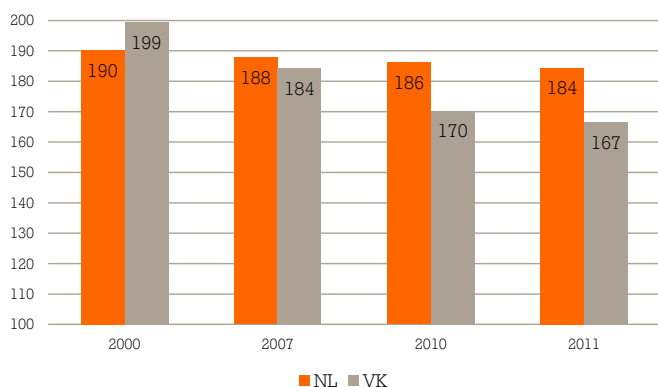
Staatssecretaris Weekers van Financiën kondigde overigens begin 2013 aan de mogelijkheden te onderzoeken tot een meer gestaffelde bijtelling voor auto's van de zaak te komen, waarbij ook het daadwerkelijke privégebruik wordt meegenomen. Het Verenigd Koninkrijk werkt al enige jaren met een dergelijk systeem. Naast een gestaffelde bijtelling op basis van CO₂ emissies wordt hier een Fuel Benefit Charge gehanteerd, waarbij zakelijke rijders ook bijtelling betalen over de brandstofkosten betaald door werkgevers voor privé gereden kilometers.

Naast beïnvloeding van de verkoop nieuw heeft ook de eerder genoemde verstoorde overgang van de markt voor nieuwe auto's naar de occasionmarkt consequenties voor dealers. Het wordt voor dealers lastiger een aantrekkelijke en juiste mix van jonge gebruikte auto's neer te zetten voor de (particuliere) occasionmarkt. Verder zorgt toenemende export van relatief jonge gebruikte zakelijke auto's met relatief hoge kilometerstanden er voor dat een voor de werkplaats interessante groep auto's verdwijnt. Weliswaar staat daar enige import tegenover, maar dit betreft beduidend lagere aantallen.

Jong wagenpark profiteert van nieuwe technologie

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark lag op 1 januari 2013 in Nederland op 9,1 jaar. Dit cijfer is in de loop der jaren gestegen van 7 jaar in 2000 tot 8,6 in 2010 en nu dus meer dan 9 jaar. In vergelijking met andere Europese landen is het Nederlandse wagenpark bovengemiddeld oud. Uit een vergelijking van ACEA (Europese associatie van autofabrikanten) over 2010 blijkt dat onder meer Duitsland (8,3), België (8,0), het VK (7,3) en Frankrijk (8,2) over jongere wagenparken beschikken. Wel is ook in deze landen sprake van een verouderingstrend.

Figuur 8 Vergelijking gemiddelde CO₂ uitstoot (g/km) totale personenautopark Nederland vs. Verenigd Koninkrijk

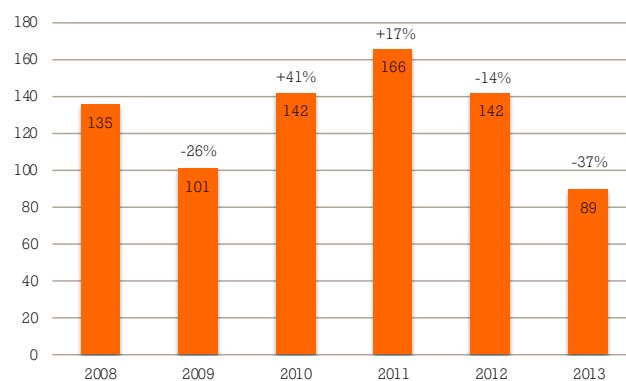


Bron: CBS (NL), SMMT (VK)

Data uit Engeland van de Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) laat zien dat een gemiddeld jonger wagenpark beter presteert kijkend naar de gemiddelde CO₂ uitstoot van het totale personenautopark. Hoewel het VK op het gebied van nieuwverkoppen in Europa (nog) niet tot de top behoort (132,9 g/km CO₂ gemiddeld voor nieuw geregistreerde personenauto's in 2012, zie tabel 1) presteert het land in verhouding tot Nederland beter wanneer gekeken wordt naar het totale wagenpark (figuur 8).

Het voorbeeld in figuur 6 laat zien hoe belangrijk vernieuwing / verjonging van het wagenpark is voor de gemiddelde CO₂ uitstoot. Het VK profiteert reeds van de snelle ontwikkelingen in technologie gedurende de afgelopen jaren. Nederland loopt op dat vlak nog enige jaren achter. De sterk dalende markt in Nederland en de steeds hogere kosten van bezit en gebruik van auto's leiden ertoe dat de achterstand op het gebied van CO₂ emissies niet snel ingehaald kan worden. Prijzen van nieuwe auto's (inclusief belasting) en gebruikskosten zijn in Nederland over het algemeen hoger dan in het buitenland. Dit verklaart voor een belangrijk deel het oudere wagenpark. Zorgwekkend is daarom ook de terugloop van de Nederlandse automarkt. Zeker de particuliere verkopen vertonen een dramatische daling. In de eerste zes maanden van 2013 werden 37% minder nieuwe auto's gekocht door particulieren dan in dezelfde periode in 2012. Zelfs in het zwakke jaar 2009 kochten particulieren meer nieuwe auto's.

Figuur 9 Ontwikkeling nieuw geregistreerde personenauto's op naam van particulieren in Nederland (x 1.000 eenheden) periode jan-jun.



Bron: VWE voertuiginformatie- en documentatie

Conclusie - Balans zoeken

Het Nederlandse fiscale beleid omtrent personenauto's en de doelstelling te sturen richting zuinige schone auto's levert gemengde resultaten op. Hoewel de gemiddelde CO₂ emissies van nieuw geregistreerde auto's drastisch verlaagd zijn kan dat niet gezegd worden van het totale wagenpark. Een aantal oorzaken is hiervoor aan te wijzen:

- Stimulering is erg gericht op de markt voor nieuwe auto's en, zeker met het verdwijnen van MRB vrijstellingen, (te) weinig gericht op de occasionmarkt.
- De zakelijke markt wordt volop beloond voor de keuze voor een auto met lage CO₂ emissie. De particuliere markt lijkt enigszins in de vergetelheid te raken.
- Het stimuleringsbeleid is vrijwel volledig gericht op het bezit van een zuinige auto en veel minder op het gebruik van de auto. Het totaal aantal gereden kilometers en de absolute uitstoot namen de afgelopen jaren toe.
- De onzekere economische situatie en dalende koopkracht remmen de verkoop van nieuwe auto's. Daarnaast zijn auto's (inclusief belasting) duurder in Nederland dan in omringende landen. Dit remt vernieuwing van het wagenpark.

Ook ondervindt, zoals eerder beschreven, de Nederlandse autobranche nadelige effecten van het gevoerde beleid. Dealers van merken en modellen die de kritische CO₂ grenzen in Nederland net niet weten te bereiken worden onevenredig hard afgestraft. Ook de verstoorde overgang van de markt voor nieuwe auto's naar de occasionmarkt stelt de autobranche voor lastige uitdagingen omtrent vraag en aanbod van gebruikte auto's. Dit heeft tevens het nadelige effect dat zuinige auto's soms na een aantal jaren weer uit Nederland verdwijnen door export.

Door op zoek te gaan naar een nieuwe balans in het stimuleringsbeleid tussen de zakelijke markt en particuliere markt, nieuwe auto's en gebruikte auto's en bezit en gebruik zullen over het gehele wagenpark betere resultaten kunnen worden geboekt.

Het enkele jaren geleden geschrapte plan voor kilometerbeprijzing verhindert een overgang van belastingen op bezit naar belastingen op gebruik. Particulieren worden wel gedeeltelijk geremd in autogebruik door accijnzen op brandstof. Zakelijke rijders kennen in veel gevallen (nog) niet een dergelijke rem. Er lijken echter opties in aantocht om het privé gebruik van de auto te belastingen en daarmee te remmen. De belastingdienst is in 2012 een proef gestart waarbij in bestelwagens black-box wordt ingebouwd om ritten te registreren. Ook werkgevers zelf kunnen een rol spelen als het gaat om het gebruik van de zakelijke auto. De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) stelde reeds met overheid en marktpartijen samen te willen werken aan verbetering van het laadgedrag en uiteindelijke verbruik van plug-in hybrides (PHEV).

Onderzoek van The New Motion, leverancier van laadpunten, toont aan dat 25% van de PHEV rijders nu de verbruiksnorm realiseert. De VNA stelt verder dat leasemaatschappijen dankzij hun data en kennis werkgevers kunnen informeren en adviseren over brandstofverbruik. Het is aan werkgevers hier bijvoorbeeld beloningssystemen aan te koppelen. Op deze wijze kunnen milieu en kosten gespaard worden. Een alternatieve optie is het hanteren van een mobiliteitsbudget. In dat geval ontvangt de werknemer van de werkgever niet een auto maar een budget, waaruit men vervolgens zelf keuzes kan maken omtrent mobiliteit. Springt men zuinig om met het budget dan kan dit belonend werken. Restantbedragen worden echter in de huidige situatie nog vol als inkomen belast, waardoor de prikkel om mobiliteitsbudgetten te hanteren ten opzichte van een leaseauto vaak oninteressant is. Fiscale ondersteuning van mobiliteitsbudgetten is daarom essentieel.

Box 2 Mobiliteitsbudget – B50

Werkgevers verenigd in de B50 hebben in 2012 een voorstel voor een slim reisbudget neergelegd bij Staatssecretaris Frans Weekers van Financiën. In dit voorstel kunnen werkgevers naar eigen inzicht mobiliteitsbudgetten inrichten voor hun werknemers, waarbij het geld voor de fiscus duidelijk geoormerkt wordt voor mobiliteit, in plaats van verkapt loon. In het voorstel is een bonus/malus leasebudget opgenomen, waarbij zuiniger rijden en gebruik van het OV worden gestimuleerd en waarbij besparingen onbelast bij de werknemers terecht komen. De voorstellen worden door het ministerie verder bestudeerd. Tot op heden is onduidelijk of er iets met de voorstellen zal worden gedaan.

Waar het op gebruik van de auto aankomt worden particulieren vooralsnog eerder gestimuleerd tot zuinigheid dan zakelijke rijders. Met betrekking tot autobezit is de situatie echter omgekeerd. Daar slaat de balans wat betreft fiscale stimulering door naar de zakelijke markt. Zo is de Nederlandse MRB binnenkort weer volledig gebaseerd op het oude stelsel van gewicht. Juist hier zou een stelsel met een glijdende schaal op basis van CO₂ emissies vernieuwend kunnen werken. Wel wordt de BPM op nieuwe auto's inmiddels bepaald door CO₂ uitstoot. Ook op dit vlak geldt dat de overheid een voorzichtige balans moet zoeken met betrekking tot het aanscherpen van grenzen. Een te scherpe en snelle begrenzing kan de BPM en dus de prijzen van auto's snel doen stijgen en daarmee vernieuwing van het wagenpark juist in de weg staan. Hierbij is het belangrijk te realiseren dat ontwikkeling van zuinigere auto's voornamelijk wordt beïnvloed door internationaal (Europees) beleid en niet door het Nederlandse fiscale stelsel. Een mogelijk nieuw Europees akkoord rondom de CO₂ uitstoot van personenauto's is de manier om fabrikanten nog zuinigere auto's te laten ontwikkelen.

Meer weten?
Kijk op ING.nl/zakelijk
Of bel met

Max Erich,
Sectoreconoom Automotive
06 83 63 5785

Marinus van der Meer,
Sectormanager Automotive
020 57 66 594

Wilt u nieuwe publicaties per e-mail ontvangen?
Ga naar ING.nl/economischepublicaties

Disclaimer

De informatie in dit rapport geeft de persoonlijke mening weer van de analist(en) en geen enkel deel van de beloning van de analist(en) was, is, of zal direct of indirect gerelateerd zijn aan het opnemen van specifieke aanbevelingen of meningen in dit rapport. De analisten die aan deze publicatie hebben bijgedragen voldoen allen aan de vereisten zoals gesteld door hun nationale toezichthouders aan de uitoefening van hun vak. Deze publicatie is opgesteld namens ING Bank N.V., gevestigd te Amsterdam en slechts bedoeld ter informatie van haar cliënten. ING Bank N.V. is onderdeel van ING Groep N.V. Deze publicatie is geen beleggingsaanbeveling noch een aanbieding of uitnodiging tot koop of verkoop van enig financieel instrument. ING Bank N.V. betreft haar informatie van betrouwbaar geachte bronnen en heeft alle mogelijk zorg betracht om er voor te zorgen dat ten tijde van de publicatie de informatie waarop zij haar visie in dit rapport heeft gebaseerd niet onjuist of misleidend is. ING Bank N.V. geeft geen garantie dat de door haar gebruikte informatie accuraat of compleet is. De informatie in dit rapport kan gewijzigd worden zonder enige vorm van aankondiging. ING Bank N.V. noch één of meer van haar directeurs of werknemers aanvaardt enige aansprakelijkheid voor enig direct of indirect verlies of schade voortkomend uit het gebruik van (de inhoud van) deze publicatie alsmede voor druk- en zetfouten in deze publicatie. Auteursrecht en rechten ter bescherming van gegevensbestanden zijn van toepassing op deze publicatie. Overneming van gegevens uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron wordt vermeld. In Nederland is ING Bank N.V. geregistreerd bij en staat onder toezicht van De Nederlandsche Bank en de Autoriteit Financiële Markten.