



Resultaten van de Europese Barometer 2010
van de bedrijfswagen

PERSDOSSIER 02/06/2010



Het Corporate Vehicle Observatory is een initiatief van



Inhoud

Persdossier:

Bewustwording, rationalisering en groei: De Belgische markt van de bedrijfswagen wijst de weg	3
--	----------

De resultaten van de Europese Barometer 2010 van het Corporate Vehicle Observatory	5
---	----------

1. Hoe zijn de bedrijfswagens in 2010 samengesteld? De markt in enkele feiten en cijfers	6
---	----------

2. Economische crisis: de voet wordt van de rem gehaald	9
--	----------

3. Het milieu: iets meer "groene" voertuigen in de Belgische bedrijven	13
---	-----------

4. "Groene" fiscaliteit, financieel interessant	16
--	-----------

5. Het wagenbeleid in 2010: bewustwording en rationalisering	17
---	-----------

6. Conclusie: een nieuwe richting voor de bedrijfswagenparken	20
--	-----------

Informatiefiches	21
-------------------------------	-----------

1. CVO (Corporate Vehicle Observatory).....	22
---	----

2. Wie is Arval?.....	23
-----------------------	----

3. De groene fiscaliteit: nieuwe fiscale maatregelen van kracht in ons land sinds januari 2010.....	24
---	----

4. De internationale resultaten van de Barometer 2010 van het Corporate Vehicle Observatory (CVO).....	26
--	----

5. Marktcijfers.....	28
----------------------	----

Perscontacten	30
----------------------------	-----------

Persbericht

BEWUSTWORDING, RATIONALISERING EN GROEI: DE BELGISCHE MARKT VAN DE BEDRIJFSWAGEN WIJST DE WEG

De resultaten van de Europese Barometer 2010 van het *Corporate Vehicle Observatory*

Het *Corporate Vehicle Observatory* (CVO) werd in België in 2007 opgericht op initiatief van Arval en is een **ruim internationaal expertiseplatform voor informatie en advies in verband met bedrijfswagenparken**. Elk jaar publiceert CVO de resultaten van zijn Europese Barometer, een uitgebreide enquête die bij de beslissingnemers peilt naar de grote trends en de plannen voor het bedrijfswagenpark.

Dit jaar brengt het Belgische luik van de CVO Barometer in de eerste plaats een **positieve boodschap**, vooral na verschillende economisch sombere maanden: **de Belgische markt van de bedrijfswagens vertoont duidelijk een positief groeipotentieel** voor de komende 3 jaar (de balans is +13% alle bedrijfscategorieën door elkaar genomen¹), dat hoger ligt dan het Europese cijfer (de balans is +10%).

Welke invloed heeft de crisis?

De activiteiten lijken te hernemen en in 2010 stellen we een verbetering vast die neigt naar een terugkeer naar de normale situatie voor de wagenparken. In veel bedrijven – en vooral in de bedrijven met meer dan 500 werknemers (46%) – **werden de crisismaatregelen grotendeels al vorig jaar genomen**. Globaal zijn deze maatregelen hoofdzakelijk gericht op het **beperken van de uitgaven**: inkrimpen van het wagenpark, vermindering van het brandstofverbruik en het vermogen van de wagens. De kmo's en de bedrijven met meer dan 100 werknemers kozen ook vaak voor een verlenging van de gebruiksduur van de wagens.

Slechts een minderheid van de bedrijven heeft het budget voor bedrijfswagens verlaagd. Veel bedrijven werden door de crisis gedwongen om drastische maatregelen te nemen om hun kosten te reduceren. Men had dus kunnen verwachten dat ook de budgetten voor het wagenpark in de klappen zouden gedeeld hebben. Waarschijnlijk heeft de stijging van de autokosten (fiscaliteit, daling wederverkoopprijs, etc.) hen ertoe gedwongen om de budgetten minder te verlagen dan ze misschien hadden willen doen.

Wat de evolutie van de financieringsvormen betreft, wint operationele leasing globaal veld ten opzichte van de andere financieringsvormen. De bedrijven met meer dan 500 werknemers (73% tegenover 64% in 2009) net als de bedrijven met 100 tot 499 werknemers (54% ex aequo tov 2009) kiezen hoofdzakelijk voor operationele leasing. Bovendien appreciëren de Belgische bedrijven met meer dan 100 werknemers, het advies en diensten van hun operationele leasingmaatschappij om hun wagenpark te optimaliseren.

Een 'groenere' toekomst

De CVO Barometer onderzocht ook het domein "milieu" en stelt **een positieve evolutie vast**. Er zijn meer bedrijven die minstens één 'groene' auto hebben. Maar vooral: deze trend zal in de toekomst waarschijnlijk aanhouden, want 73% van de Belgische bedrijven en zelfs 88% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers bevestigt dat ze **'groene' auto's wil aanschaffen** in de komende drie jaar. Momenteel vallen vooral 'energiezuinig gelabelde' wagens in de smaak bij de bedrijven. **In de toekomst zullen waarschijnlijk ook meer hybride voertuigen hun intrede doen**: 59% van de bedrijven met meer dan 500

¹ Het cijfer +13% is de balans tussen de bedrijven die denken dat hun wagenpark de komende 3 jaar zal groeien en de bedrijven die denken dat hun wagenpark zal inkrimpen. Deze balans bedraagt +13%, terwijl ze in 2009 +6% was en vertegenwoordigt dus een duidelijk positief groeipotentieel.

werknemers zeggen dat ze hybride auto's willen introduceren binnen de 3 jaar en dat geldt overigens ook voor 47% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers. Ook de elektrische voertuigen zullen hun intrede doen, weliswaar in mindere mate en naarmate de autonomie verbetert en het herlaadnetwerk wordt ontwikkeld.

Tot besluit wijst de editie 2010 van de Barometer op een globale **bewustwording** en **rationalisering** in verband met de wagenparken, een gevolg van de crisis, de groene fiscaliteit en de toenemende maatschappelijke uitdagingen.

De bedrijven zijn zich bewust geworden van de economische en maatschappelijke uitdagingen. Dit is gedeeltelijk te danken aan de crisis, maar ook dankzij de nieuwe overheidsmaatregelen rond bedrijfswagens. Bedrijven benaderen vandaag hun wagenparkbeleid rationeler, waardoor dit beleid **een meer strategische plaats** inneemt in het reilen en zeilen van het bedrijf. Een laatste **'typisch Belgisch'** element dat de moeite waard is om te signaleren: de werkgevers bieden hun personeel een **keuzevrijheid** in de zin dat veel werknemers hun bedrijfswagen – geheel of gedeeltelijk – zelf mogen kiezen, een voordeel dat in de andere Europese landen veel minder vaak voorkomt.

De Europese CVO Barometer is een omvangrijke internationale enquête die elk jaar wordt georganiseerd door het *Corporate Vehicle Observatory* in samenwerking met het studiebureau TNS. Deze uitgebreide enquête peilt bij de beslissingsnemers naar de grote trends en de plannen voor het bedrijfswagenpark. In 2010 ondervroeg de CVO Barometer 3.316 beslissingsnemers over hun wagenpark in 14 landen, waaronder België. Voor België vroeg CVO de mening van 301 deelnemers, volgens een segmentering die representatief is voor het Belgische economische landschap.

Het *Corporate Vehicle Observatory (CVO)*, een *initiatief van Arval*, is een internationaal expertiseplatform voor wagenparken, gericht op advies en informatie voor professionals en andere geïnteresseerden en werd in 2007 in België opgericht.

Aval is een dochteronderneming van de groep BNP Paribas en is de tweede langetermijnverhuurder in Europa. Arval is aanwezig in 39 landen en is sinds 1991 actief in België. Arval België beheert momenteel meer dan 22.800 voertuigen.

De verschillende resultaten die we hier hebben voorgesteld, worden gedetailleerd besproken per thema en met cijfers in het persdossier.

Meer informatie vindt u op: www.cvo-belgium.be

De resultaten van de Europese Barometer 2010 van het Corporate Vehicle Observatory

De editie 2010 van de Europese Barometer van het *Corporate Vehicle Observatory* ondervroeg, in samenwerking met het marktonderzoeksbureau TNS, 3.316 beslissingsnemers van grote en kleine bedrijven in 14 landen² die bedrijfswagens gebruiken. In België vroeg CVO de mening van 301 deelnemers, op basis van een representatieve segmentering van het economisch landschap van België:

- 100 zeer kleine bedrijven met minder dan 10 werknemers,
- 60 kmo's met 10 tot 99 werknemers,
- 85 bedrijven met 100 tot 499 werknemers
- en 56 bedrijven met meer dan 500 werknemers.

Dit jaar brengt het Belgische luik van de CVO Barometer in de eerste plaats een positieve boodschap na verschillende economisch sombere maanden: de Belgische markt van de bedrijfswagens vertoont duidelijk een positief groeipotentieel voor de komende 3 jaar (balans: + 13% alle bedrijfscategorieën door elkaar genomen³) wat hoger ligt dan het Europese cijfer (balans: + 10%). De editie 2010 van de Barometer wijst ook op een globale bewustwording en een grotere rationalisering van de wagenparken, een gevolg van de crisis en de toenemende maatschappelijke bezorgdheid. Tegelijk genieten de Belgische bestuurders van bedrijfswagens een grotere keuzevrijheid dan in de andere Europese landen, een voordeel dat efficiënt werkt en dat sterk wordt gewaardeerd.

Lees hierna meer over de gedetailleerde resultaten van de enquête ...

² De enquête werd gehouden in 11 Europese landen: Duitsland, België, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, Griekenland, Italië, Polen, Portugal, Tjechische republiek en Zwitserland. Daarnaast nam ook India deel, net als twee nieuwe landen zijnde Brazilië en Turkije.

³ Het cijfer + 13% is de balans tussen de bedrijven die denken dat hun wagenpark de komende 3 jaar zal groeien en de bedrijven die denken dat hun wagenpark zal inkrimpen. Dit jaar bedraagt de globale balans voor België + 13%, terwijl ze in 2009 slechts 6% bedroeg. Met andere woorden, dit jaar zien we een positief groeipotentieel.

1. Hoe zijn de bedrijfswagenparken in 2010 samengesteld? De markt in enkele feiten en cijfers

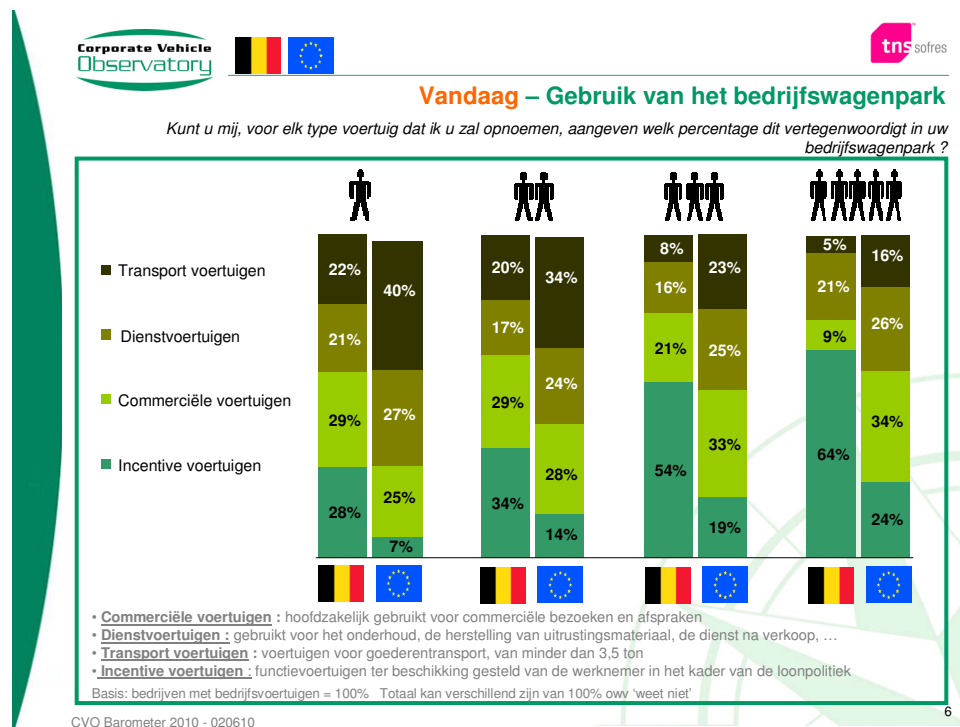
België, een land van zeer kleine bedrijven

Een typisch kenmerk van de Belgische economie is dat ze uit zeer veel kleine bedrijven bestaat: 96% van onze ondernemingen telt minder dan 10 werknemers.

De trends die de CVO Barometer bij deze bedrijven vaststelt, zijn dus erg belangrijk.

Welke voertuigtypes vinden we bij de Belgische bedrijven?

België telt ongeveer 1,4 miljoen bedrijfsvoertuigen⁴ op een totaal nationaal wagenpark van 6,5 miljoen voertuigen. De bedrijfsvoertuigen kunnen opgedeeld worden in verschillende types. Een eerste categorie zijn de transportvoertuigen (voertuigen van minder dan 3,5 ton, bijvoorbeeld bestelwagens van koerierdiensten en technici). Daarnaast heeft men de dienstvoertuigen (bestemd voor dienstverlening aan de klanten, zoals bestelwagens van naverkoopdiensten) de commerciële voertuigen en de zogenoemde 'incentive' of 'motivatie' voertuigen.



In bedrijven met meer dan 500 werknemers, zijn de incentive voertuigen erg talrijk (64%) maar ze vertegenwoordigen slechts 28% van de wagens van de bedrijven met minder dan 10 werknemers, die in België, zoals daarnet beschreven, in de meerderheid zijn. Gezien de hoge arbeidslasten in ons land is deze HR-praktijk historisch trouwens gemiddeld sterker aanwezig in België dan in andere Europese landen.

Langere gebruiksduur

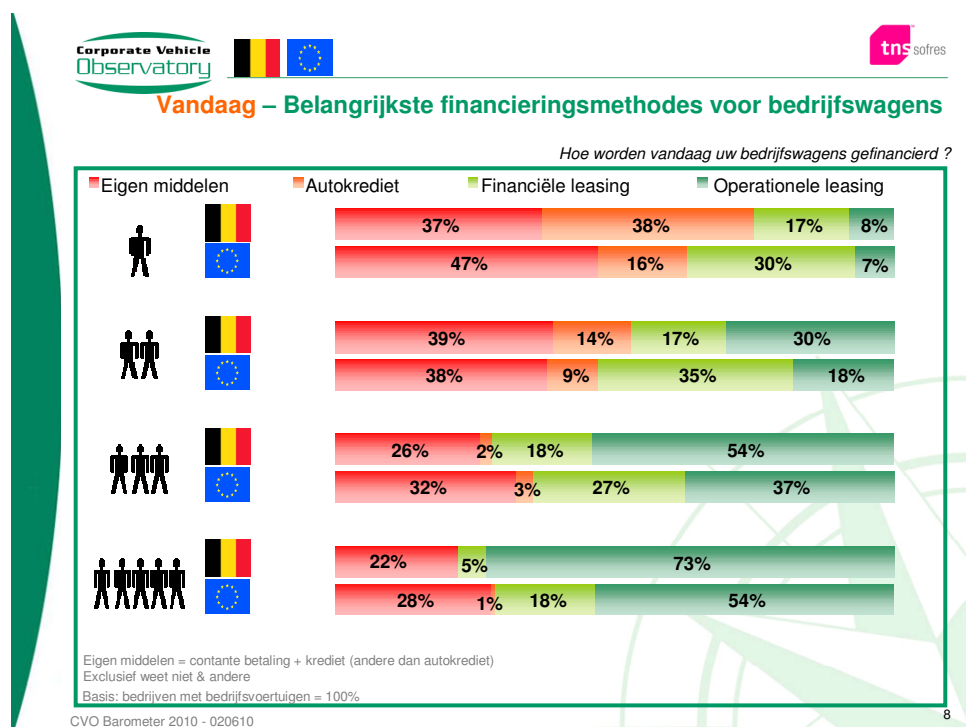
Een trend die we sinds enkele jaren vaststellen, maar die door de crisis nog werd versterkt, is het feit dat de bedrijven hun voertuigen langer behouden en dit in sterkere mate voor de personenwagens dan voor de bedrijfsvoertuigen. Zo heeft 38% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers de gebruiksduur van hun wagens verlengd ten opzichte van vorig jaar.

⁴ Wagens en lichte bedrijfsvoertuigen van bedrijven en zelfstandigen, bron: zie aparte informatiefiche.

Dit geldt ook voor 14% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers en 17% van de kmo's. Deze cijfers liggen in België hoger dan in de rest van Europa.

Operationele leasing heeft de wind in de zeilen

Operationele leasing, ook wel verhuur op lange termijn genoemd, wint aan populariteit in 2010, ten nadele van krediet en aankoop met eigen middelen. Hoewel het type financiering verbonden blijft met de omvang van het bedrijf, stellen we toch een lichte evolutie vast. De bedrijven met meer dan 500 werknemers (73% tov 64% in 2009), net als de grote bedrijven met 100 tot 499 werknemers (54%, ex aequo 2009) kiezen hoofdzakelijk voor verhuur op lange termijn. Maar ook de kmo's (30% tov 21% in 2009) en de bedrijven met minder dan 10 werknemers (8% tov 5% in 2009) opteren dit jaar vaker voor operationele leasing in plaats van aankoop met eigen middelen. Samen met krediet verliest deze financieringsvorm dus aan belang, hoewel beide vormen vandaag de voorkeur blijven genieten van de kleine en zeer kleine bedrijven.

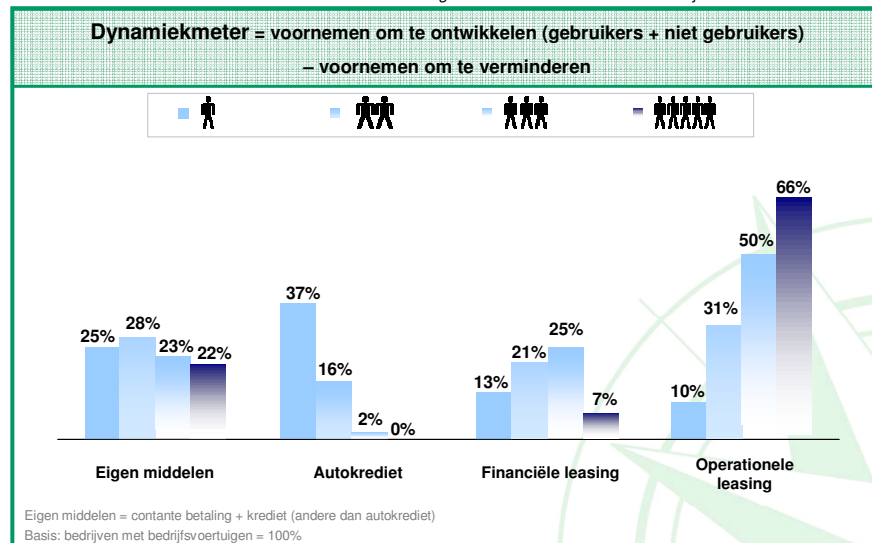


Operationele leasing is trouwens – in alle categorieën – gemiddeld meer verspreid in België dan in Europa.

Als we de beslissingsnemers tot slot ondervragen over hun plannen voor de komende 3 jaar, stellen we vast dat operationele leasing, ook wel verhuur op lange termijn genoemd, zich waarschijnlijk zal blijven ontwikkelen en dit ongeacht de omvang van het bedrijf, met – op kop - de bedrijven met meer dan 500 werknemers die de toon aangeven. 66% onder hen heeft namelijk de intentie om de komende 3 jaar operationele leasing te ontwikkelen. Diezelfde intenties vinden we ook terug bij de bedrijven met 100 tot 499 werknemers (50%) en de bedrijven met 10 tot 99 werknemers (31%). Bedrijven met minder dan 10 werknemers verkiezen liever het autokrediet te ontwikkelen (37%) of eigen middelen (25%).

Komende 3 jaar – Tendensen inzake financieringsmethodes

Welke financieringsvormen denkt u in de komende 3 jaar te zullen ontwikkelen?



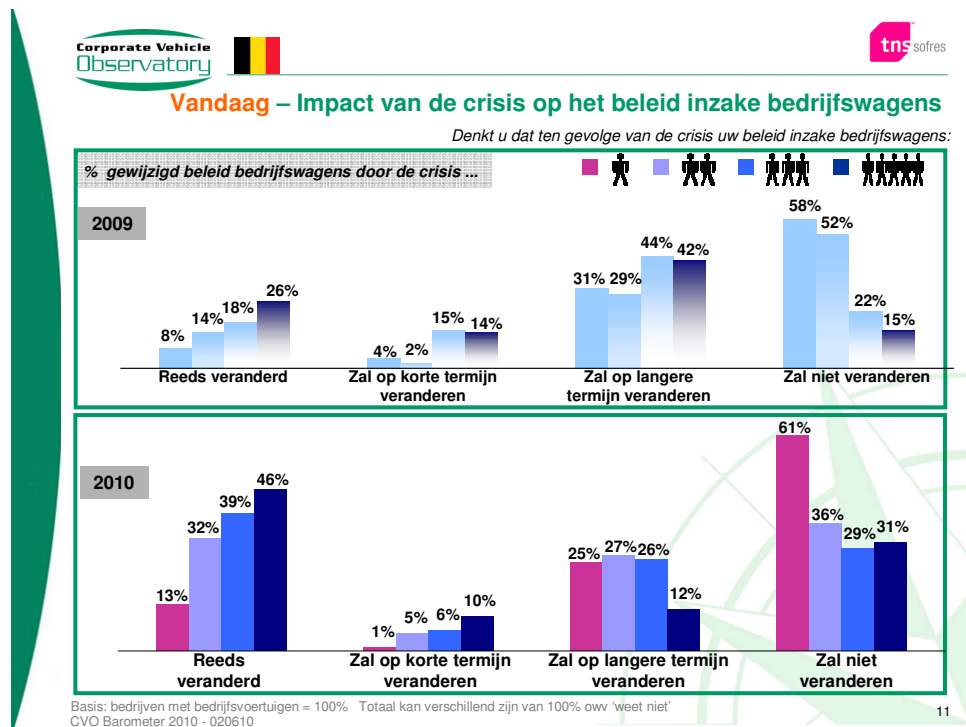
CVO Barometer 2010 - 020610

2. Economische crisis: de voet wordt van de rem gehaald...

De grote bedrijven hadden hun aanpak in 2009 al aangepast

In 2009 stelde de CVO Barometer vast dat bedrijven globaal op de rem gingen staan wat het wagenpark betreft, als gevolg van de economische crisis. Dit jaar vertoont de Barometer een positiever beeld: de activiteiten lijken te hernemen en in 2010 stellen we een verbetering vast die neigt naar een terugkeer naar een normale situatie wat betreft de bedrijfswagen.

In veel bedrijven – en meer bepaald in bedrijven met meer dan 500 werknemers (46%) – werden de crisismaatregelen grotendeels vorig jaar al genomen. In dit opzicht gedragen de kleine bedrijven zich anders. Terwijl de bedrijven met meer dan 100 werknemers hun globale aanpak op het vlak van het wagenpark hebben bijgesteld door de crisis, hebben de bedrijven met minder dan 10 werknemers weinig veranderingen doorgevoerd en zijn ze dat ook in de toekomst niet van plan (61%). We kunnen ons voorstellen dat dit gedeeltelijk te wijten is aan een relatief beperkt aantal voertuigen in deze bedrijven en dus een kleinere financiële impact.







Wagenparkbeleid: de uitgaven beperken

De crisismaatregelen van de bedrijven op het vlak van wagenparkbeleid zijn hoofdzakelijk gericht op het beperken van de uitgaven, zoals blijkt uit de onderstaande tabel: inkrimpen van de vloot, vermindering van het brandstofverbruik en het vermogen van de wagens, en heronderhandeling van de kosten met de leveranciers zijn enkele van de meest voorkomende maatregelen.

De meest voorkomende maatregel verschilt naargelang de omvang van het bedrijf. De bedrijven met minder dan 10 werknemers hebben hoofdzakelijk gekozen (51%) voor het inkrimpen van hun vloot. De ondernemingen van 100 tot 499 medewerkers (62%) hebben dan weer als topmaatregel gekozen om te heronderhandelen over de kosten met hun leveranciers en de bedrijven met meer dan 500 werknemers (60%) hebben als eerste maatregel gekozen voor een lagere motorisatie van hun bedrijfswagens.

Heeft u volgende maatregelen genomen als antwoord op de crisis ?

	TOTAAL				
Het wagenpark inkrimpen	50%	51% ⁽¹⁾	30%	30%	33%
Het brandstofverbruik verminderen	38%	38% ⁽²⁾	32% ⁽³⁾	49%	55% ⁽²⁾
Kiezen voor lagere motorisaties	29%	28% ⁽³⁾	34% ⁽²⁾	60% ⁽²⁾	60% ⁽¹⁾
Kiezen voor voertuigen van een lagere categorie	19%	18%	28%	41%	48%
Opnieuw onderhandelen met leveranciers	16%	15%	32%	62% ⁽¹⁾	55% ⁽²⁾
De duurtijd van het contract verlengen	4%	1%	35% ⁽¹⁾	55% ⁽³⁾	48%
Regels voor toekenning van wagens veranderen	14%	13%	23%	37%	32%
Carpooling of autodelen ontwikkelen	14%	15%	7%	14%	31%
Kopen ipv leasen	15%	15%	16%	15%	6%
Overgaan tot sale & lease back	3%	3%	2%	2%	0%
Thuiswerken promoten	6%	6%	9%	16%	30%

Basis: bedrijven met bedrijfsvoertuigen = 100%

CVO Barometer 2010 - 020610

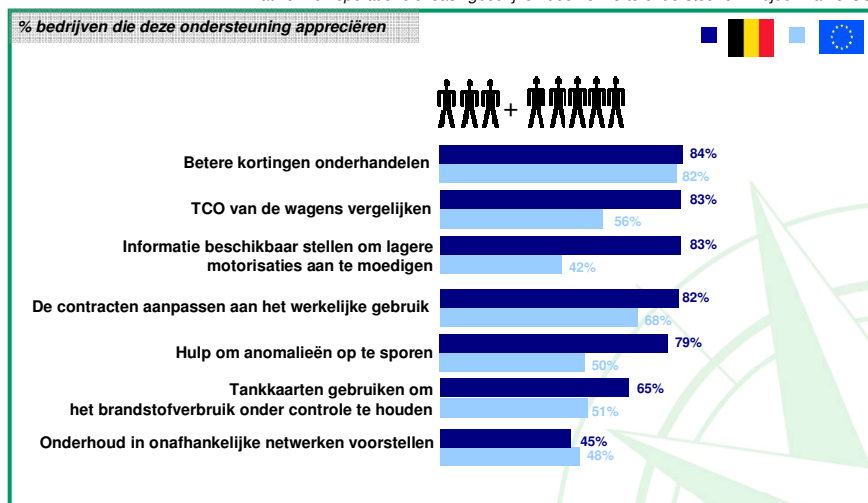
12

De kmo's en de bedrijven met meer dan 100 werknemers kozen ook vaak voor een verlenging van de gebruiksduur van de voertuigen om de crisis het hoofd te bieden.

Heeft de crisis een impact op de financiering van de bedrijfsvoertuigen?

Het feit dat operationele leasing meer in trek is dan andere financieringsvormen is waarschijnlijk een van de gevolgen van de crisis. Naast het beheer van het wagenpark heeft deze formule ook tot doel de bedrijven te helpen de juiste keuzes te maken en ze de weg te wijzen naar nieuwe, interessante mogelijkheden in de car policy, bijvoorbeeld op milieuvriendelijk vlak. Met andere woorden, de adviezen van operationele leasingmaatschappijen brengen in tijden van crisis nog meer toegevoegde waarde.

Wat kunnen operationele leasingbedrijven doen om u te ondersteunen in tijden van crisis ?



Basis: bedrijven met meer dan 100 medewerkers met operationele leasing
CVO Barometer 2010 - 020610

Zeer kleine basis 13

De Belgische bedrijven met meer dan 100 werknemers appreciëren een aantal diensten van hun operationele leasemaatschappij om hen te steunen in tijden van crisis: vergelijking van de totale exploitatiekosten van de voertuigen (TCO⁵), informatie om naar wagens van een kleinere categorie over te gaan, analyse van de gebruiksanomalieën of verkrijgen van grotere kortingen op de aankooprijks.

Uiteindelijk heeft slechts 29% van de Belgische bedrijven hun budget voor de bedrijfswagens verlaagd... En dit is minder dan op Europees niveau

Veel bedrijven werden door de crisis gedwongen om drastische maatregelen te nemen om hun kosten te reduceren. Men had dus kunnen verwachten dat ook de budgetten voor het wagenpark in de klappen zouden gedeeld hebben. Waarschijnlijk heeft de stijging van de autokosten (fiscaliteit, daling wederverkooprijks, etc.) hen ertoe gedwongen om de budgetten minder te verlagen dan ze misschien hadden willen doen.

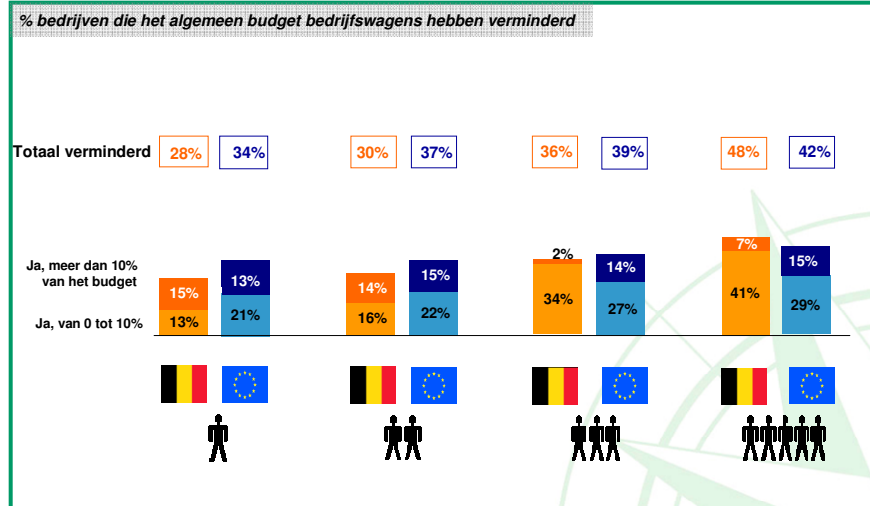
Slechts een minderheid van de Belgische bedrijven heeft uiteindelijk het budget voor hun bedrijfswagens verlaagd. Dat geldt nog meer voor de bedrijven met minder dan 10 werknemers (slechts 28% heeft het budget verminderd) dan voor bedrijven met meer dan 500 werknemers (48%).

⁵ TCO: Total cost of ownership

De bedrijven met meer dan 100 werknemers die hun budget hebben verminderd, hebben dit minder sterk verlaagd dan de bedrijven met minder dan 10 werknemers: de daling blijft meestal beperkt tot minder dan 10% van de uitgaven voor de bedrijfswagens.

Vandaag – Evolutie van het budget voor bedrijfsvoertuigen

Heeft u het budget dat u voor uw bedrijfsvoertuigen reserveert, sinds het begin van de crisis verminderd?



Basis: bedrijven met bedrijfsvoertuigen = 100%

CVO Barometer 2010 - 020610

14

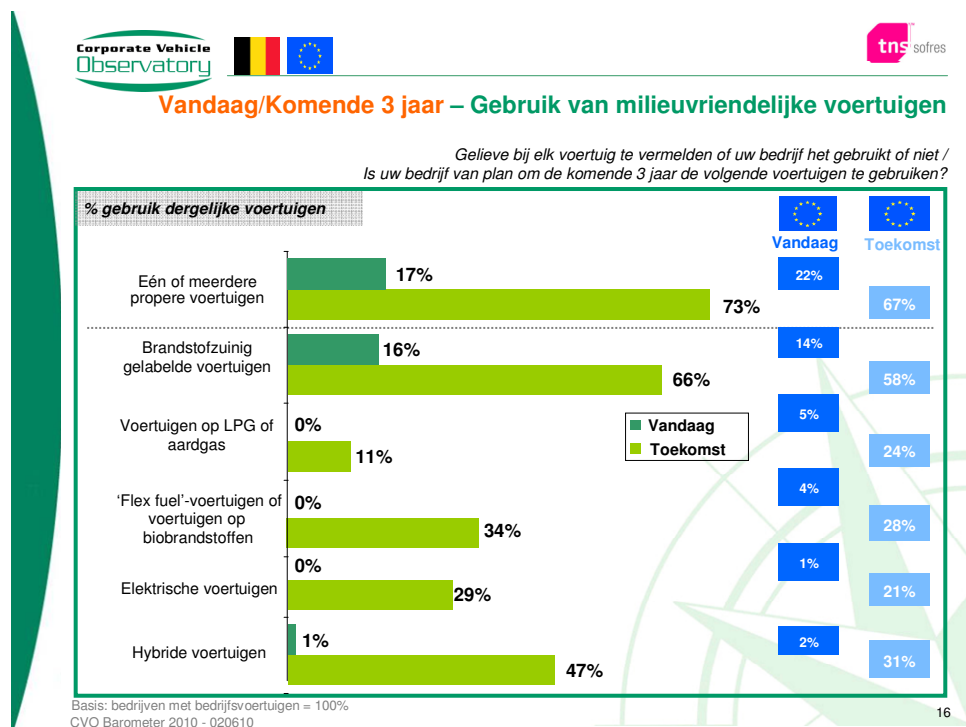
3. Het milieu: iets meer "groene" voertuigen in de Belgische bedrijven

De algemene bewustwording op het vlak van maatschappelijk en meer bepaald omtrent milieu is een feit. De bedrijven, vooral die met meer dan 100 werknemers, ontwikkelen een strategie voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (Corporate Social Responsibility). Sommige bedrijven integreren deze maatschappelijke uitdagingen zelfs in hun resultaatsdoelstellingen.

Die bewustwording geldt ook voor de wagenparken. En de trend naar een gedragswijziging, die in 2009 al werd vastgesteld, wordt nog versterkt in 2010.

Een positieve evolutie: meer bedrijven hebben minstens één 'groen' voertuig

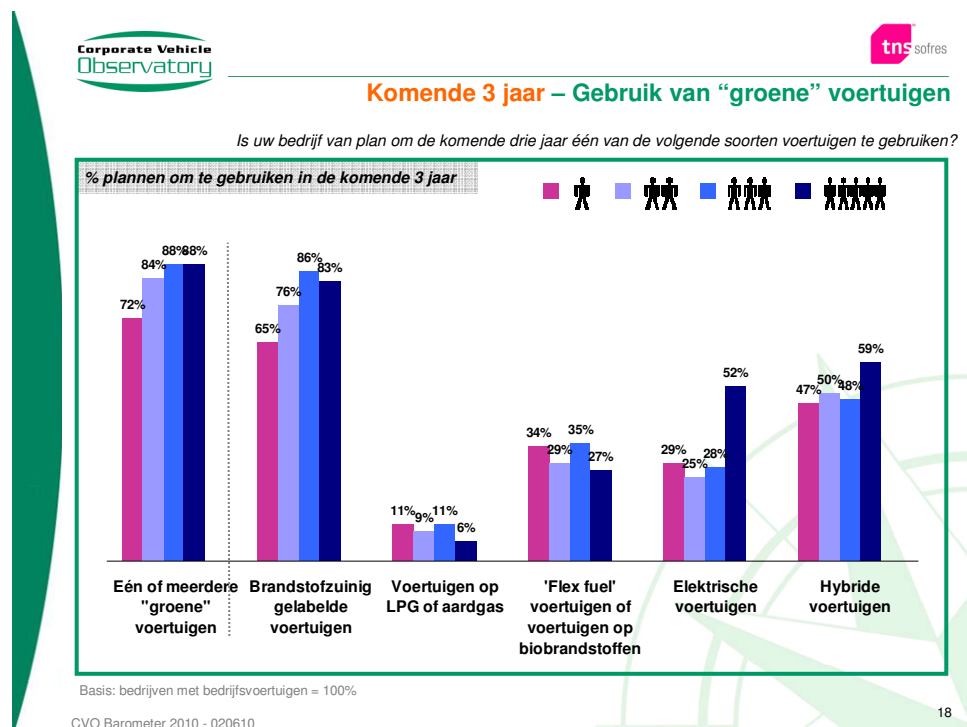
In 2010 beschikt 17% van de Belgische bedrijven over minstens één 'groen' voertuig (1% meer dan in 2009). Hoe groter het bedrijf, des te 'groener' het is. Deze trend is meer uitgesproken bij de zeer grote bedrijven (78% heeft minstens één 'groen' voertuigen), de grote bedrijven (58%) en de kmo's (47%) dan bij de bedrijven met minder dan 10 werknemers (15%). De progressieve keuze voor meer milieuvriendelijke wagens zal de komende 3 jaar waarschijnlijk aanhouden, want 73% van de Belgische bedrijven bevestigt dat ze deze richting wil uitgaan (88% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers, 84% van de kmo's en zelfs 72% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers). Hoewel België vandaag een kleine achterstand heeft tov Europa in het gebruik van 'groene' voertuigen, is de keuze voor een toekomst met dergelijke voertuigen meer uitgesproken in België (73%) dan het Europese gemiddelde (67%).



Van de groene voertuigen vallen vandaag vooral 'brandstofzuinig gelabelde'⁶ voertuigen in de smaak bij de bedrijven (16% in België, 14% in Europa). Hybride, elektrische, 'flex fuel' en LPG of aardgas voertuigen, vormen slechts een klein deel van het geheel van groene voertuigen. We stellen deze zelfde trend ook vast op Europees niveau.

Hybride en elektrische voertuigen voor de wagenparken van morgen ...

Als we de plannen van de bedrijven onder de loep nemen, dan lijkt er voor hybride en elektrische voertuigen een mooie toekomst weggelegd: 59% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers heeft, net als 47% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers, plannen voor de ingebruikname van hybride voertuigen binnen de 3 jaar. Bovendien wil 52% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers de komende 3 jaar elektrische voertuigen gebruiken.



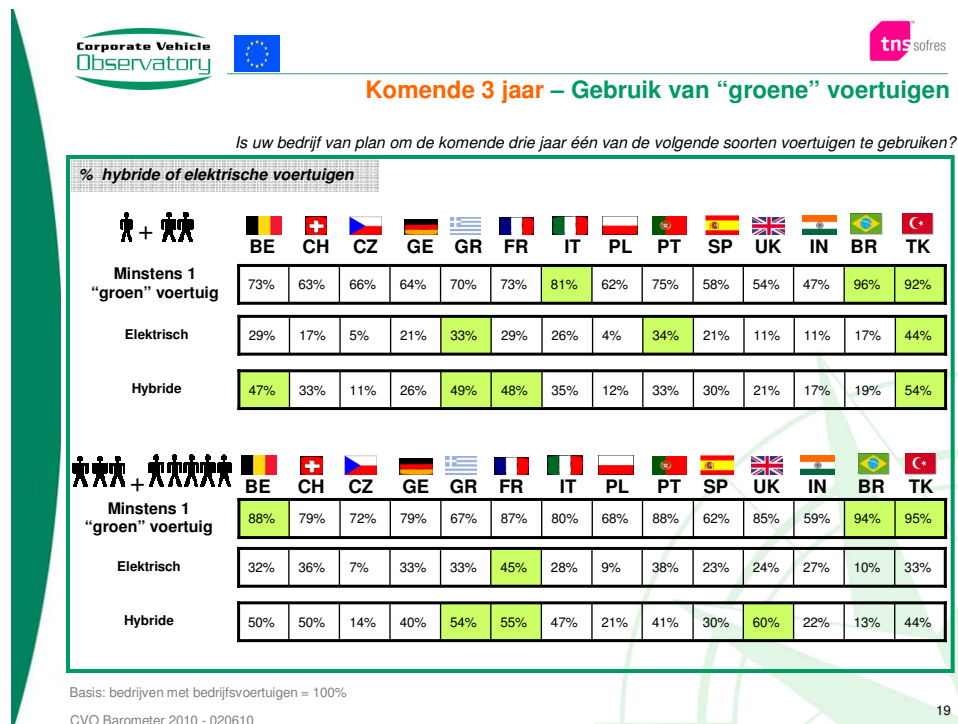
Als we de intenties van de beslissingsnemers van de bedrijven met meer dan 100 werknemers, die de markt opnieuw de weg wijzen, mogen geloven, zouden de Belgische wagenparken dus steeds groener moeten worden.

Deze stijgende trend om het gebruik van hybride en elektrische voertuigen op middellange termijn te plannen, vindt men ook terug op internationaal niveau.

De hybride voertuigen zullen zich de komende 3 jaar meer ontwikkelen dan elektrische voertuigen in de Europese bedrijven. België maakt hier deel uit van de koplopers, ongeacht de grootte van de onderneming. Voor de bedrijven met minder dan 10 werknemers en de kmo's, neemt Turkije de leiding met 54%, gevolgd door Griekenland (49%), Frankrijk (48%) en België (47%). Voor de bedrijven met meer dan 100 werknemers zit België, met 50% eveneens in de top 4. De hoogste score om hybride voertuigen te gaan gebruiken de

⁶ Ecolabel: label waarmee de autoconstructeurs het brandstofzuinige karakter van hun modellen garanderen. Voorbeelden: Blue Motion, Efficient Dynamics, Eco2, Drive,...

komende 3 jaar komt van het Verenigd Koninkrijk (60%), gevolgd door Frankrijk (55%) en Griekenland (54%). Zwitserland staat ex-aequo met België.



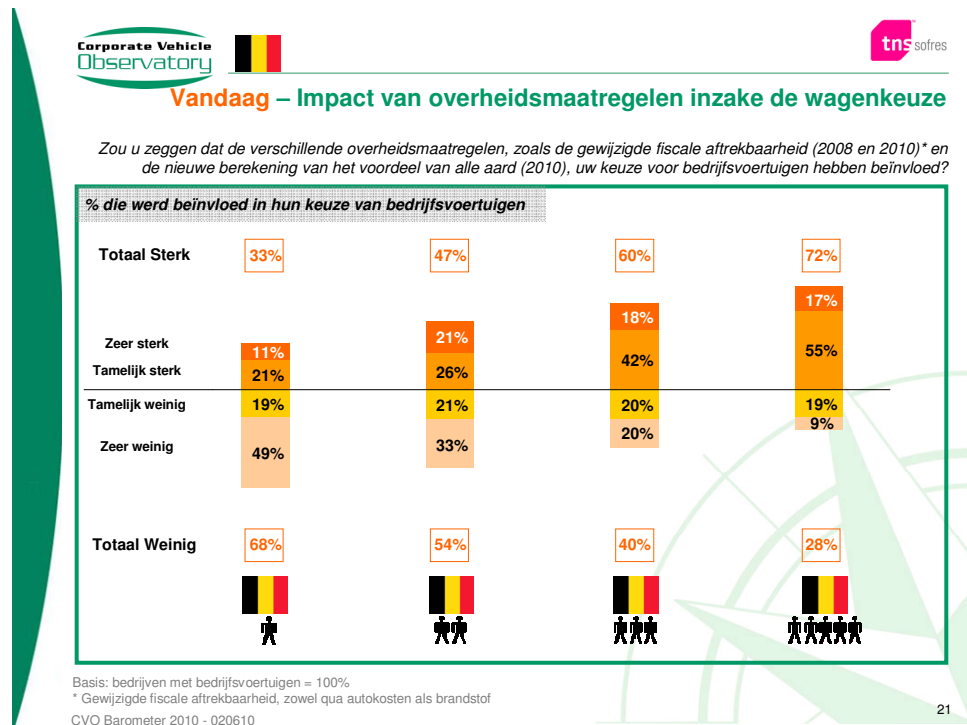
Wat de elektrische voertuigen betreft zijn het, zonder twijfel, de Franse bedrijven met meer dan 100 werknemers die het meest klaar zijn om de stap te zetten: 45% heeft de intentie om deze voertuigen te gebruiken in de komende 3 jaar.

... In afwachting van meer ontwikkelde netwerken en een betere autonomie

Hoewel de intentie om in de toekomst voor elektrische wagens te kiezen toeneemt, zal het gebruik ervan afhangen van de ontwikkeling van hun autonomie en van het oplaadnetwerk. De bezwaren inzake het gebruik van deze voertuigen die de beslissingsnemers twee jaar geleden opperden, zijn nu nog sterker aanwezig: het gebrek aan een netwerk met voldoende herlaadpunten (55%) blijft het belangrijkste obstakel voor een elektrisch voertuig, gevolgd door een beperkte autonomie (52%). De prijzen zijn vandaag nog niet bekend, wellicht daarom dat we dit bezwaar niet terug vinden in de top 3. Een goed verstaander ...

4. "Groene" fiscaliteit, financieel interessant...

Aangepaste percentages voor de fiscale aftrekbaarheid van auto- en brandstofkosten en een nieuwe berekening van het voordeel van alle aard op basis van de CO2-emissie: de 'groene' maatregelen van de overheid⁷ hebben een impact op de keuze van de wagens voor de bedrijfswagenparken.



De gevoeligheid voor de nieuwe overheidsmaatregelen neemt toe met de omvang van de bedrijven. Zo bevestigt 72% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers dat de keuze van de wagens werd beïnvloed door de nieuwe fiscaliteit, net als 60% van de bedrijven met 100 tot 499 werknemers, 47% van de kmo's en 33% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers. Dat lijkt logisch, want de bedrijven – vooral de ondernemingen met meer dan 100 werknemers – zijn gebruikelijk grondiger geïnformeerd en hebben waarschijnlijk de tijd genomen voor het analyseren en invoeren van mogelijke aanpassingen.

En gezien de bedrijven met meer dan 500 werknemers de toon aangeven, zoals we al vaak hebben vastgesteld, kan men verwachten dat deze evolutie hetzelfde zal zijn in de kmo's binnen een of twee jaar.

De nieuwe fiscale maatregelen in België hebben een grotere impact gehad dan de maatregelen die de regeringen in andere Europese landen hebben getroffen.

⁷ Zie aparte informatiefiche.

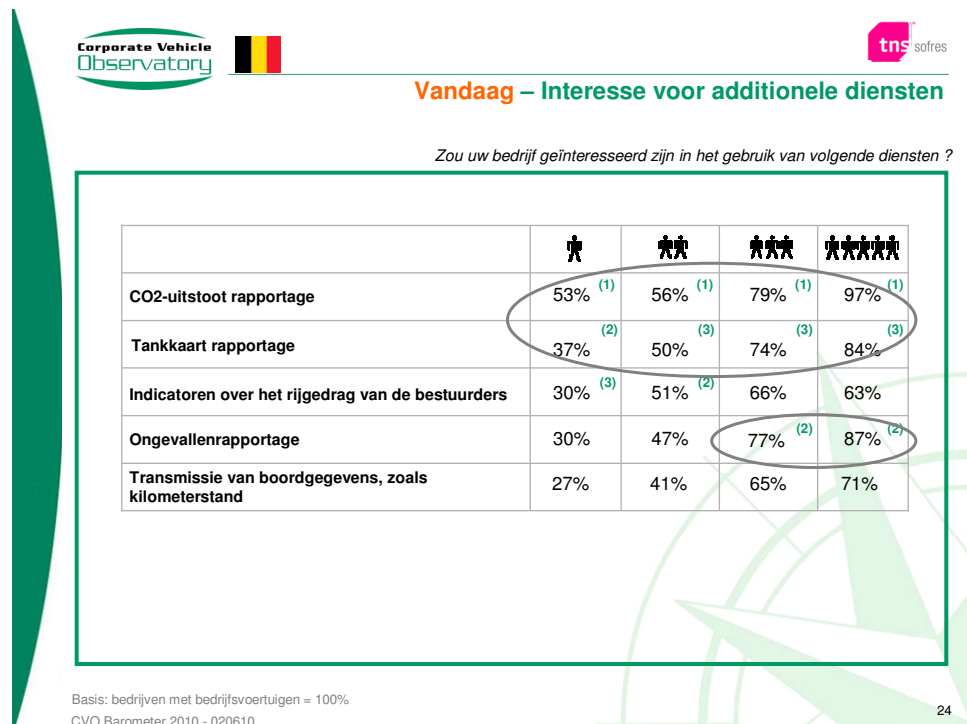
5. Het wagenparkbeleid in 2010: bewustwording en rationalisering

De algemene evolutie van de maatschappij, de economische crisis, maar ook de uitdagingen inzake milieu brengen evoluties met zich mee, en meer bepaald in het wagenparkbeleid.

De combinatie 'maatschappelijke verantwoord + fiscaliteit + crisis' maakt de bedrijven meer bewust van hun wagenpark.

Het wagenparkbeleid wordt bijgevolg steeds rationeler. Controle van de kosten, hogere verwachtingen op het vlak van advies, diensten, bijkomende analyse- en beheersinstrumenten,: de bedrijven zijn op zoek naar nieuwe middelen om een rationeler en bewuster gebruik van hun voertuigen te garanderen. Meest gevraagde beheersinstrumenten zijn CO2-uitstoot rapportage (53%) en tankkaart rapportage (38%).

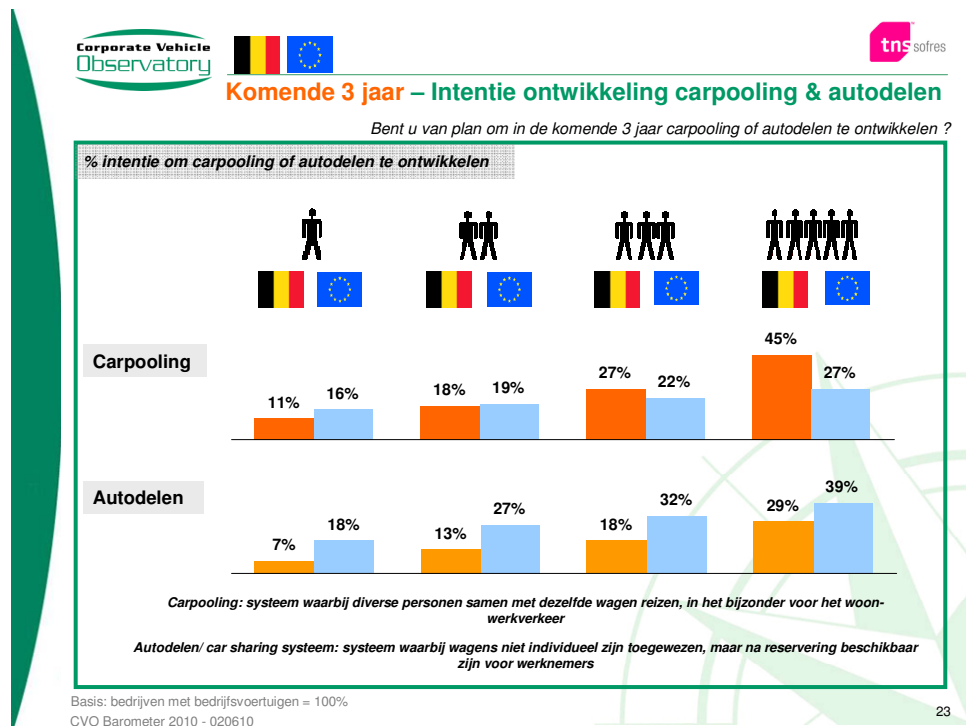
Het is dus logisch dat de bedrijven hiervoor steeds vaker een beroep doen op specialisten, zodat ze van deze diensten kunnen genieten.



Carpooling, vooral in de zeer grote bedrijven

Een andere trend, die de dubbele benadering 'bewustwording-rationalisering' bevestigt, is dat de bedrijven de intentie hebben hun werknemers sterker te gaan stimuleren om aan carpooling⁸ te doen en, in mindere mate, een bedrijfswagen te delen⁹.

De bedrijven met meer dan 500 werknemers blijven koploper in dit domein. Dat heeft waarschijnlijk te maken met de overheidsmaatregelen op dit vlak: fiscaliteit, verplichting om een mobiliteitsplan in te dienen in Brussel, enz.



'Mijn wagen, mijn vrijheid'?

Zoals deze slogan uit de jaren 60 zegt, speelt vrijheid een belangrijke rol in de bedrijfswagenparken.

Hoewel werkgevers steeds meer een rationeel en gecontroleerd wagenparkbeleid toepassen, laten ze in veel gevallen toch hun medewerkers hun wagen kiezen. België onderscheidt zich in dit opzicht van de rest van Europa. De werknemers krijgen hier meer vrijheid dan in de buurlanden. Dat is vooral het geval bij de bedrijven met meer dan 100 werknemers, die in bijna een op twee gevallen (respectievelijk 50% en 49%) de keuze van de wagen – binnen een bepaald budget – aan de medewerker overlaten. In Europa gebeurt dat bij slechts een op vier (27%) van de bedrijven met dezelfde omvang. Veel kmo's (33%), bedrijven met 100 tot 499 werknemers (27%) en bedrijven met meer dan 500 werknemers (37%) laten de bestuurders trouwens een wagen kiezen uit een beperkte lijst.

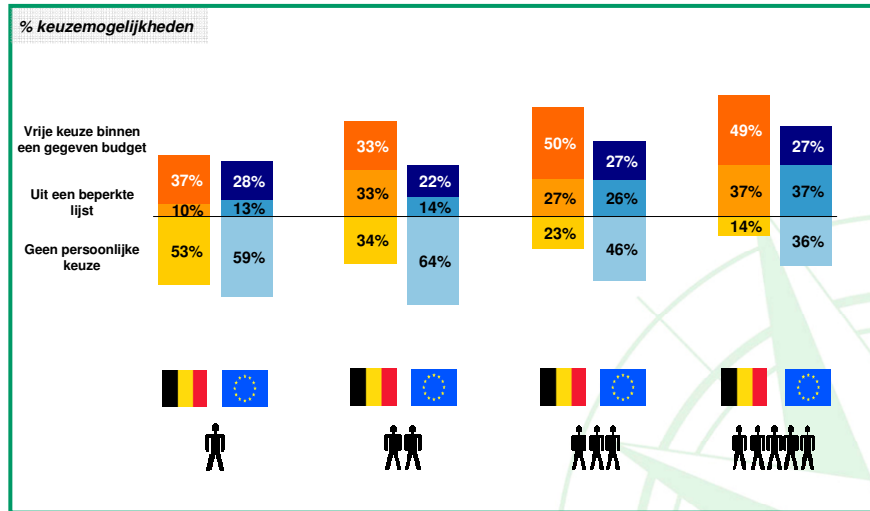
⁸ Carpooling: systeem waarbij diverse personen samen met dezelfde wagen reizen, in het bijzonder voor het woon-werkverkeer.

⁹ Autodelen/car sharing: systeem waarbij wagens niet individueel zijn toegewezen, maar na reservering beschikbaar zijn voor werknemers

Uiteindelijk wordt aan slechts zeer weinig Belgen die in deze bedrijven werken een wagen opgelegd, terwijl in de andere Europese landen een derde van de werknemers van de bedrijven met meer dan 100 werknemers geen keuze heeft (46% voor de bedrijven van 100 tot 499 werknemers en 35% voor de bedrijven van meer dan 500 werknemers).

Vandaag – Keuzevrijheid wagen door bestuurders

Wat betreft de keuze van de wagen door de bestuurders, hebben het grootste deel van hen de keuze ...?



Basis: bedrijven met bedrijfsvoertuigen = 100%
CVO Barometer 2010 - 020610

6. Conclusie: een nieuwe richting voor de bedrijfswagenparken?

Wat onthouden we uit deze vierde Belgische editie van de CVO Barometer?

Allereerst stellen we vast dat zowel kleine als grote bedrijven meer aandacht besteden aan hun wagenpark. De bedrijfswagens hebben een plaats gekregen in het bedrijfsleven, het beheer en de HR-benadering.

De markt van de bedrijfsvoertuigen heeft een positief groeipotentieel voor de komende drie jaar. Ze wijst mogelijke nieuwe richtingen aan: sinds de crisis hebben bedrijven een grotere bewustwording gekregen over het wagenpark en gaat men hier op een rationelere manier mee om. Zo is men meer dan vroeger op zoek naar middelen en specialisten die hen helpen hun park op een efficiënte manier te beheren. Wellicht daarom dat operationele leasing de wind in de zeilen heeft en een mooie stijging kent, zelfs bij de kleinere bedrijven.

Op het vlak van milieu beschikken de bedrijven over meer 'groene' voertuigen, maar ze zullen ongetwijfeld pas morgen, of zelfs pas overmorgen, overgaan naar hybride en elektrische voertuigen. En dit om waarschijnlijk praktische redenen en wellicht ook niet tot elke prijs. En ook carpooling zal meer worden gestimuleerd.

Ondanks een rationeler en gecontroleerder wagenparkbeleid, laten veel bedrijven hun medewerkers hun wagen kiezen. Een element waaraan de Belgische bestuurders sterk vasthouden.

De Europese CVO Barometer is een omvangrijke internationale enquête die elk jaar wordt georganiseerd door het *Corporate Vehicle Observatory* in samenwerking met het marktonderzoeksbureau TNS. In 2010 ondervroeg de CVO Barometer 3.316 beslissingsnemers in 14 landen, waaronder ook België over hun wagenpark. Het *Corporate Vehicle Observatory* is een internationaal expertiseplatform van de bedrijfswagen, gericht op advies en informatie voor professionals en andere geïnteresseerden. Het werd door Arval België in 2007 opgericht. Arval is een dochteronderneming van de groep BNP Paribas en is de tweede grootste langetermijnverhuurder in Europa. Arval is aanwezig in 39 landen en is sinds 1991 actief in België¹⁰. Arval België beheert vandaag meer dan 22.800 voertuigen.

De resultaten van de CVO Barometer 2010 zijn terug te vinden op:
www.cvo-belgium.be

¹⁰ Zie aparte informatiefiche.

Informatiefiches

1. CVO (Corporate Vehicle Observatory)
2. Wie is Arval?
3. De groene fiscaliteit: nieuwe fiscale maatregelen van kracht in ons land sinds januari 2010
4. De internationale resultaten van de Barometer 2010 van het Corporate Vehicle Observatory
5. Marktcijfers

1. CVO (Corporate Vehicle Observatory)

De bedrijfswagen is vandaag de dag niet meer weg te denken uit een strategische bedrijfsvoering en dit niet alleen wat betreft de dagelijkse activiteiten, maar ook wat betreft kosten voor management en personeel. Om alle spelers van de sector een 360°-inzicht te verschaffen in de dynamiek van deze markt werd het Corporate Vehicle Observatory (www.cvo-belgium.be) in 2007 in België door Arval opgericht. Het is een instrument om alle actoren van de sector te informeren en te ondersteunen bij het nemen van beslissingen: wagenparkbeheerders, beslissingnemers, gespecialiseerde leveranciers, verzekeraars, constructeurs, onderzoekers, enz.

“Met de oprichting van CVO in Frankrijk in 2002 en de daaropvolgende lancering ervan in diverse Europese landen, hebben we kunnen bevestigen dat dit instrument beantwoordt aan een reële behoefte van de beslissingsnemer inzake wagenparkbeleid om hun prestaties te kunnen vergelijken (“benchmarken”) en hun keuzes te optimaliseren op basis van betrouwbare en duurzame informatie,” benadrukt Stéphane Verwilghen, voorzitter CVO.

Een « Europese CVO Barometer » van CVO om de tendens van de markt te observeren

Zoals elk jaar in dezelfde periode, publiceert CVO zijn “Europese Barometer” gevoerd in 14 landen, waaronder België. Om dit te kunnen realiseren, heeft het marktonderzoeksbureau TNS een enquête gevoerd bij 3.316 beslissingsnemers. De geïnterviewde mensen hebben hun mening gegeven over hun huidige en toekomstige aanpak met betrekking tot het wagenpark. Via deze enquête, analyseert en rapporteert CVO de tendensen en evoluties van de markt in zijn “Europese CVO Barometer”. Onderwerpen zoals het groeipotentieel van het wagenpark, de financieringsmethodes, het milieu, de keuze van de wagen of de evoluties als gevolg van de crisis worden besproken.

Een bron van nuttige informatie voor wagenparkbeheerders

Om beslissingsnemers en wagenparkbeheerders dagelijks te informeren beschikt CVO over een onafhankelijk informatieplatform met actuele onderwerpen. De website van het Corporate Vehicle Observatory is in 4 grote rubrieken ingedeeld: beheer wagens, duurzame ontwikkeling & milieu, nieuwe technologieën en preventie van wegrisico's. Behalve de “hot news”, publiceert CVO op zijn website ook artikels om beslissingsnemers en wagenparkbeheerders in hun dagelijks werk te helpen.

Naast de website stuurt CVO regelmatig newsletters en publiceert het brochures met tips rond wagenparkbeheer.

Een ontmoetingsplaats voor wagenparkbeheerders en beslissingsnemers

Het Corporate Vehicle Observatory geeft beslissingsnemers en wagenparkbeheerders tevens de mogelijkheid om hun ervaringen en hun aanpak uit te wisselen tijdens de “CVO-Workshops”. Daar worden verschillende onderwerpen aangesneden zoals duurzaam leasen of verkeersveiligheid.

2. Wie is Arval?

Arval is in België actief sinds 1991 en is uitgegroeid tot een van de belangrijkste spelers op de markt van verhuur op lange termijn van diverse merken van personenwagens en lichte bedrijfswagens. Arval is gespecialiseerd in operationele leasing, dit betekent niet alleen de financiering van de voertuigen, maar ook het beheer van het onderhoud, de herstellingen, de verzekering, de bijstand, de vervangwagens, de brandstof en alle bijbehorende administratie.

Arval adviseert haar klant met betrekking tot het wagenpark. Het aanbieden van een accurate en snelle dienstverlening is voor hen een belangrijk aspect, evenals een uitgebreide rapportage en het sensibiliseren van de bestuurders.

Al van bij zijn opstart kent Arval een opmerkelijke groei. Arval bekleedt de 6^e plaats op de Belgische markt, met een wagenpark van meer dan 22.800 wagens en 140 medewerkers.

In België is de markt van de operationele leasing continu in ontwikkeling. Stéphane Verwilghen, managing director van Arval Belgium: *“De resultaten van de CVO Barometer tonen aan dat operationele leasing aan populariteit wint bij de bedrijven. Het is meer dan ooit onze rol om hen ondersteuning en advies te bieden. Wij begeleiden hen in het globaal beheer van het wagenpark en helpen hen om de juiste keuzes te maken. We moeten hen leiden naar nieuwe mogelijkheden die beantwoorden aan hun objectieven inzake rationalisering, maar ook aan hun maatschappelijke uitdagingen.”*

Arval, een internationale groep.

Arval is onderdeel van de groep BNP Paribas, actief op het vlak van bank-en financiële diensten en is de tweede grootste leasemaatschappij van Europa.

Kort na haar oprichting in Frankrijk in 1989 is Arval snel met internationale ondernemingen gaan samenwerken. De ontwikkeling van een internationaal netwerk leek dan ook al snel vanzelfsprekend. Op die manier kon Arval haar klanten immers ondersteunen in hun internationale expansie.

Arval opende haar eerste filiaal in België in 1991. Daarna werden in een gestaag tempo activiteiten gelanceerd in andere landen. Arval is vandaag via haar eigen filialen aanwezig in 22 landen en beschikt over een netwerk van partners in 17 bijkomende landen. In totaal is Arval in 39 landen aanwezig. Wereldwijd behoren 4.000 werknemers 681.000 wagens.

Over BNP Paribas

BNP Paribas (www.bnpparibas.com) is de tweede grootste depositobank in de eurozone. De groep behoort volgens Standard & Poor's bovendien tot de zes meest solide banken ter wereld. Met een aanwezigheid in 84 landen en meer dan 200.900 medewerkers, waarvan 158.700 in Europa, is BNP Paribas een leidende financiële groep in Europa.

3. De groene fiscaliteit: nieuwe fiscale maatregelen van kracht in ons land sinds januari 2010

In het kader van het budget 2010-2011, heeft de federale regering de fiscaliteit voor de bedrijfswagens gewijzigd. Het betreft hier enkel de personenwagens en niet de utilitaire voertuigen (bedrijfsvoertuigen).

De wijzigingen in de fiscaliteit hebben betrekking op 3 vlakken:

1. **fiscale aftrek van autokosten;**
2. **fiscale aftrek van brandstofkosten;**
3. **voordeel van alle aard voor bestuurders.**

Aangemoedigd om "groener" te rijden is de "**fiscale aftrekbaarheid van de autokosten**" - dat wil zeggen de maandelijkse huur zonder de intrestkosten en zonder de brandstofkosten - gelinkt aan de CO2-uitstoot. Sinds 1 januari 2010 werden de limieten voor de verschillende types wagens aangepast en zijn de autokosten voor een elektrische wagen 120% aftrekbaar. De intrestkosten blijven 100% aftrekbaar.

Hieronder een samenvattende tabel met de percentages van de aftrekbaarheid van de autokosten:

CO2-uitstoot – diesel (in g/km)	CO2-uitstoot – benzine (in g/km)	CO2-uitstoot 100% elektrische	Fiscaal aftrekpercentage
		0	120%
< 60	< 60		100%
61 - 105	61 - 105		90%
106 - 115	106 - 125		80%
116 - 145	126 - 155		75%
146 - 170	156 - 180		70%
171 - 195	181 - 205		60%
> 195 of niet bekend	> 205 of niet bekend		50%

Anderzijds is de **aftrekbaarheid van de brandstofkosten** voortaan beperkt tot 75%

Tot slot werd de berekening van het **voordeel van alle aard** ook gewijzigd.

Woon/werkverkeer en het gebruik tijdens weekends en tijdens de vakantie worden als privé-gebruik beschouwd en dus als een voordeel in natura voor de werknemer. Deze jaarlijkse privé-kilometers – geraamd op 5.000 of 7.500 kilometer per jaar- worden jaarlijks in geld vertaald. Dit bedrag moet ofwel door de bestuurder aan zijn werkgever betaald worden, of wordt als voordeel van alle aard beschouwd en dus als gevolg zo belast.

Hoewel dit geen belasting is, wordt dit voordeel door de fiscus beschouwd als loon en dat dus gebonden is aan de bedrijfsvoorheffing en aan de inkomstbelasting.

Sinds 1 januari 2010, wordt de kostprijs per kilometer niet meer bepaald op basis van de fiscale pk van het voertuig, maar op basis van de CO2-uitstoot volgens de volgende formule:

- dieselwagens: CO2-uitstoot x 0,0023 EUR/ g x 5.000 of 7.500 privé-kilometers
- benzinewagens: CO2-uitstoot x 0,0021 EUR/ g x 5.000 of 7.500 privé-kilometers
- elektrische wagens: 0,10 EUR/ km x 5.000 of 7.500 privé-kilometers

De berekening geeft, voor de dieselwagens, de volgende kostprijs :

CO2-uitstoot (in g/km)	Kostprijs/ km (in EUR)	CO2-uitstoot (in g/km)	Kostprijs/ km (in EUR)
60	0,138	140	0,322
70	0,161	150	0,345
80	0,184	160	0,368
90	0,207	170	0,391
100	0,230	180	0,414
110	0,253	190	0,437
120	0,276	200	0,460
130	0,299	210	0,483

En voor de benzinewagens:

CO2-uitstoot (in g/km)	Kostprijs/ km (in EUR)	CO2-uitstoot (in g/km)	Kostprijs/ km (in EUR)
60	0,126	140	0,294
70	0,147	150	0,315
80	0,168	160	0,336
90	0,189	170	0,357
100	0,210	180	0,378
110	0,231	190	0,399
120	0,252	200	0,420
130	0,273	210	0,441

De gedetailleerde informatie over de nieuwe maatregelen, alsook de fiscale maatregelen die van kracht zijn, zijn terug te vinden op www.cvo-belgium.be.

4. De internationale resultaten van de Barometer 2010 van het Corporate Vehicle Observatory (CVO): crisis zet aan tot meer rationeel en minder genereus wagenparkbeleid en toenemende eologische motivaties.

De editie 2010 van de Europese Barometer van het *Corporate Vehicle Observatory* ondervroeg, in samenwerking met het marktonderzoeksbureau TNS, 3.316 beslissingsnemers in 14 landen. Naast Duitsland, België, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, India, Italië, Nederland, Polen, Portugal, de Tsjechische Republiek en Zwitserland kwamen er dit jaar twee nieuwe landen bij: Brazilië en Turkije.

Wat zijn de belangrijkste conclusies van deze studie op internationaal niveau?

Crisis of periode na de crisis?

In de verschillende deelnemende landen lijkt het ergste van de crisis achter de rug, maar de druk blijft voelbaar.

Globaal zien we een positief ontwikkelingspotentieel in de Europese markt van de bedrijfswagens voor de komende 3 jaar (+10%)¹¹, dat echter iets lager ligt dan in België (+13%). Duitsland vertoont de belangrijkste positieve balans van de Europese Unie (gemiddeld +22%), ongeacht de omvang van het bedrijf. De grootste optimisten vinden we buiten de Europese grenzen: bij de bedrijven met minder dan 10 werknemers en de kmo's in Turkije (+30%), India (57%) en Brazilië (30%) en bij de Indische (+65%), Turkse (+43%) en Poolse (+35%) bedrijven met meer dan 100 werknemers.

Gemiddeld heeft bijna een kwart (23%) van de Europese bedrijven zijn wagenparkbeleid echter aangepast onder invloed van de crisis. Een situatie die in 2010 waarschijnlijk zal stabiliseren: globaal zegt 49% van de bedrijven dat ze hun wagenparkbeleid op korte termijn niet zullen aanpassen als gevolg van de crisis. Bijna een kwart (23%) wil echter nog wijzigingen aanbrengen in het wagenparkbeleid op langere termijn. Dat is vooral het geval in Griekenland, waar de bedrijven verwachten dat ze nog veranderingen zullen doorvoeren vanwege de crisis (27% van de bedrijven met minder dan 100 werknemers en 37% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers).

Opmerkelijk is dat op internationaal vlak de overheidsmaatregelen niet echt een grote rol hebben gespeeld in de beslissing van de bedrijven om het beheer van hun wagenpark bij te stellen. Gemiddeld verklaart ongeveer 80% van de bedrijven dat **de overheidsmaatregelen slechts een lichte – of slechts een zeer lichte – invloed hadden.**

Een meer rationeel wagenparkbeleid

De Europese bedrijven lijken voor een langetermijnbenadering te kiezen door hun **bedrijfswagenbeleid te rationaliseren:** meer controle van de kosten, keuze uit modellen met lagere motorisaties, verlenging van de gebruiksduur van de wagens, meer verschillende beheersinstrumenten, enz. In die context van rationalisering vertonen de bedrijven meer interesse voor outsourcing en verwachten ze ook meer van de dienstverleners.

Van de Belgische bedrijven met meer dan 100 werknemers meldt 38% dat ze **de gebruiksduur** van de bedrijfswagens **verlengen** en dat geldt, in dezelfde categorieën, ook voor 29% van hun Italiaanse en 26% van hun Spaanse collega's.

¹¹ Het cijfer +10% is de balans tussen de bedrijven die denken dat hun wagenpark de komende 3 jaar zal groeien en de bedrijven die denken dat hun wagenpark zal inkrimpen. Deze balans bedraagt +10% en vertegenwoordigt dus duidelijk een positief groeipotentieel.

Belgen mogen overigens – in veel gevallen – hun bedrijfswagen kiezen, maar in de andere landen is dat veel minder het geval: 57% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers **geeft de bestuurder geen keuzemogelijkheid**, net als 63% van de kmo's, 46% van de bedrijven met 100 tot 499 werknemers en 35% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers! De (zeer) kleine Spaanse bedrijven halen de hoogste score: 82% van hen biedt de werknemers geen enkele keuze op het vlak van bedrijfswagens.

Naar een 'groen' Europa ...

Wat de keuze van de bedrijfswagens betreft, kiest Europa **steeds meer voor groen**. Zo bezit gemiddeld 56% van de bedrijven met meer dan 500 werknemers minstens één groene auto, net als 44% van de bedrijven met 100 tot 499 werknemers, 31% van de kmo's en 20% van de bedrijven met minder dan 10 werknemers. En al die bedrijven zijn wel degelijk van plan om **deze milieuvriendelijke weg verder te zetten**: twee derde (67%) van de bedrijven met minder dan 100 werknemers plannen binnen de drie jaar "groene" voertuigen te gebruiken, waarvan respectievelijk 81% en 77% van de zeer grote en grote bedrijven, die zoals altijd, meestal de toon zetten.

Zoals in België het geval is, genieten vooral de **'energiezuinig gelabelde' wagens** de voorkeur. De andere types groene wagens zijn vandaag maar heel beperkt in de bedrijfswagenparken aanwezig. In de toekomst zullen waarschijnlijk wel meer **hybride** voertuigen hun intrede doen en dit zowel in de bedrijven met meer dan 500 werknemers (53% van hen heeft plannen in die richting in de komende 3 jaar) als in de bedrijven met 100 tot 499 werknemers (41%), de kmo's (32%) en de organisaties met minder dan 10 werknemers (31%). We merken nog op dat, net als in België, de belangrijkste obstakels voor de ontwikkeling van hybride en elektrische wagens gelinkt zijn aan hun beperkte autonomie en het tekort aan netwerken van herlaadpunten ...

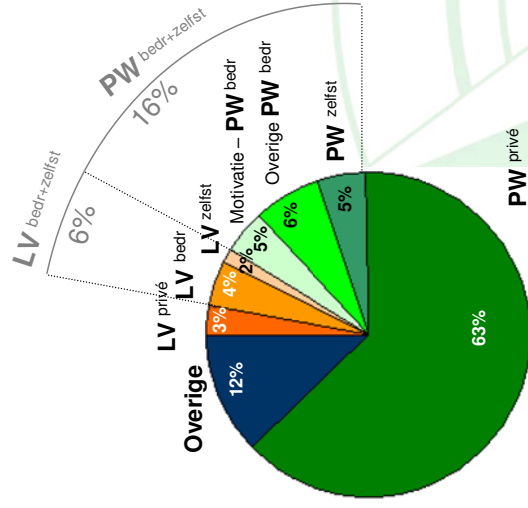
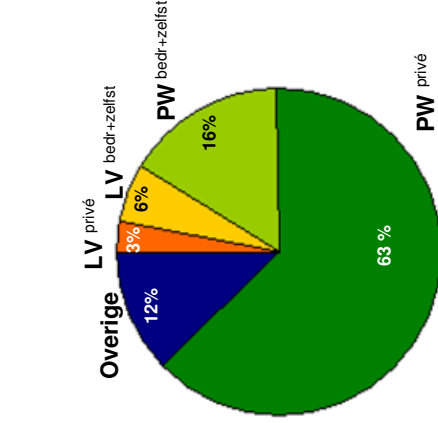
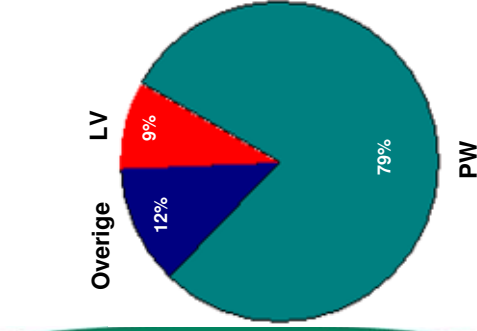
Meer informatie vindt u op www.cvo-belgium.be.

5. Marktcijfers



Het Belgisch voertuigenpark (in %)

Totaal voertuigenpark in België
(6,55 Mio)



Bron: Febiac Februari '10, Renta Q1 '10. Alle cijfers werden verzameld en visueel weergegeven door CVO.

Definities

PW: Personenwagens

LV: Lichte bedrijfsvoertuigen < 3,5 ton

Overige: overige voertuigen zoals vrachtwagens, tractors, bussen, ...

Bedrijven ('bedr'): alle juridische entiteiten met een BTW nummer incl. vrije beroepen met BTW nr

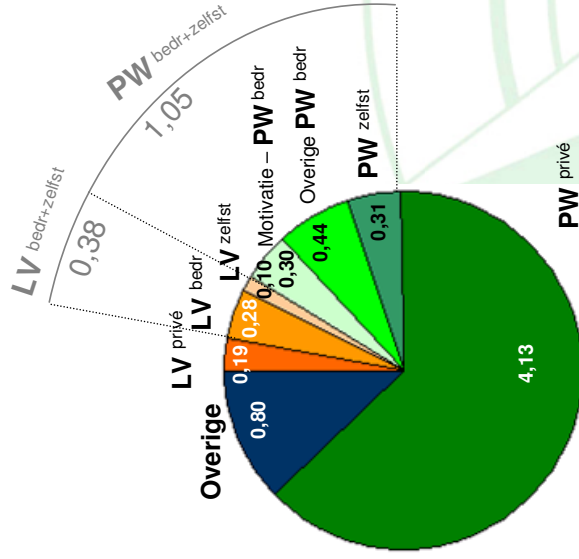
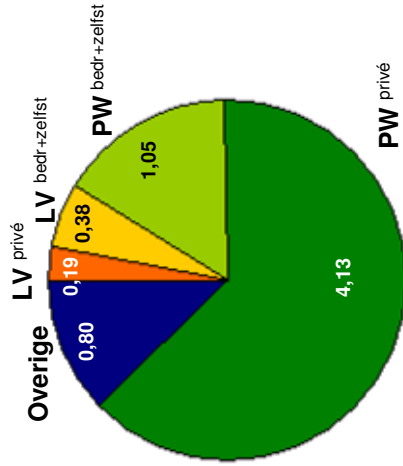
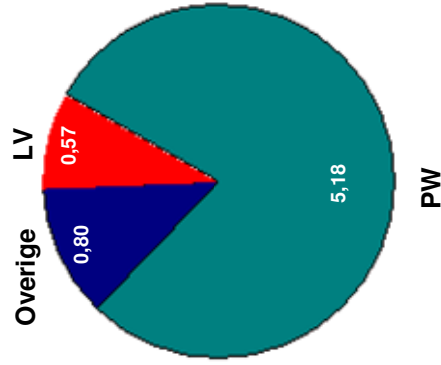
Zelfstandigen ('zelfst'): vrije beroepen en bedrijven zonder juridische entiteit

Privé: alle voertuigen ingeschreven door particulieren

Incentive/motivatie wagens geteld door de RSZ op basis van CO2 tax

Overige PW^{bedr}: dienstwagens, poolwagens, etc.

Totaal voertuigenpark in België (6,55 Mio)



Bron: Febiac Februari '10, Rentia Q1 '10. Alle cijfers werden verzameld en visueel weergegeven door CVO.

Definities

PW: Personenwagens

LV: Lichte bedrijfsvoertuigen < 3,5 ton

Overige: overige voertuigen zoals vrachtwagens, tractors, bussen, ...

Bedrijven ('bedr'): alle juridische entiteiten met een BTW nummer incl. vrije beroepen met BTW nr

Zelfstandigen ('zelfst'): vrije beroepen en bedrijven zonder juridische entiteit

Privé: alle voertuigen ingeschreven door particulieren

Incentive/motivatie wagens geteld door de RSZ op basis van CO2 tax

Overige PW^{bedr.}: dienstwagens, poolwagens, etc.

Perscontacten

Aarzel niet om contact met ons op te nemen als u een interview wenst met Stéphane Verwilghen, voorzitter van CVO, of voor bijkomende informatie.

- Karel Goethals
Voice
Tel.: 32 2 340 92 41 – Mail: karel@voice.be

Persmateriaal

Al het persmateriaal is online beschikbaar op www.cvo-belgium.be, in de rubriek 'Pers', of op eenvoudige aanvraag bij de persdienst.

- Persdossier
- Europese Barometer 2010
- Persvisuals

Contact CVO:

- An-Sofie Lavaert
Tel: 32 2 240 01 99
info@cvo-belgium.be

Wettelijke vermeldingen

© Gebruik toegestaan mits **bronvermelding**: Corporate Vehicle Observatory.