



Resultaten van de Europese Barometer 2011  
van de bedrijfswagen

PERSDOSSIER 08/06/2011



Het Corporate Vehicle Observatory is een initiatief van



## Inhoud

---

<b>Persbericht .....</b>	<b>2</b>
<b>Perscontact .....</b>	<b>4</b>
<b>Persdossier:</b>	
<b>De Belgische markt van de bedrijfswagens behoudt haar groeipotentieel en de aandacht voor het milieu .....</b>	<b>5</b>
<b>1. De bedrijfsvoertuigen in België in 2011: een markt van diensten die haar groeipotentieel behoudt .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Het milieu: elektrische voertuigen? Steeds beter op de hoogte! .....</b>	<b>11</b>
<b>3. Veiligheid: niet echt een zorg? .....</b>	<b>16</b>
<b>4. Wat onthouden we van deze vijfde editie van de CVO Barometer? .....</b>	<b>18</b>
<b>Informatiefiches .....</b>	<b>20</b>
1. CVO (Corporate Vehicle Observatory) .....	20
2. Wie is Arval ? .....	21
3. De internationale resultaten van de Barometer 2011 van het Corporate Vehicle Observatory. ....	22
4. Marktcijfers.....	24

### **5de editie van de Europese Barometer van het Corporate Vehicle Observatory (CVO)**

#### **DE BELGISCHE MARKT VAN DE BEDRIJFSWAGENS BEHOUDT HAAR GROEIPOTENTIEEL EN DE AANDACHT VOOR HET MILIEU**

Het *Corporate Vehicle Observatory* (CVO)<sup>1</sup> werd opgericht op initiatief van Arval en is sinds 5 jaar actief in België. Dit internationale expertiseplatform voor informatie en advies aan professionals in verband met bedrijfswagenparken publiceert elk jaar zijn Europese Barometer, een enquête die bij de beslissingsnemers peilt naar de grote trends en evoluties in het bedrijfswagenpark.

Voor de editie 2011 ondervroeg CVO, in samenwerking met het marktonderzoeksbureau CSA, 4.518 beslissingsnemers van bedrijven in 15 landen<sup>2</sup> van diverse grootte uit verschillende sectoren die bedrijfswagens gebruiken. Voor België werden 300 beslissingsnemers, verspreid volgens een representatief panel van de ondernemingen van ons land, telefonisch ondervraagd.

**Eerste vaststelling: de markt van de bedrijfswagens evolueert positief en bevestigt haar groeipotentieel voor de komende 3 jaar. Parallel hiermee lijken de beslissingsnemers steeds meer begaan met het milieu, maar iets minder bekommerd om de veiligheid.**

België telt ongeveer 1,5 miljoen bedrijfswagens<sup>3</sup>, voor een totale nationale vloot van 6,8 miljoen. Volgens de resultaten van de Barometer 2011 behoudt de markt een positief groeipotentieel voor een totale balans van 9% van de beslissingsnemers. Dit percentage is de balans tussen de bedrijven die een groei van het aantal voertuigen in hun vloot verwachten in de komende 3 jaar (11%) en zij die integendeel een inkrimping verwachten (2%). Deze vooruitzichten zijn duidelijk optimistischer bij de ondernemingen met meer dan 500 werknemers: 22%.

#### **Financieringsmethodes verbonden met de omvang van de onderneming**

In 2011 koopt 44% van de Belgische ondernemingen de bedrijfsvoertuigen met eigen middelen, 29% gaat een autokrediet aan, 18% opteert voor financiële leasing en 9% voor operationele leasing. Deze trends worden duidelijk aangevoerd door de keuze van de zeer kleine ondernemingen, die in België ruimschoots in de meerderheid zijn. In de grote ondernemingen (100 tot 499 werknemers) en de zeer grote ondernemingen (meer dan 500 werknemers) gaat de voorkeur uit naar operationele leasing (56%).

Deze trends lijken voor de komende 3 jaar te worden bevestigd: de ondernemingen met minder dan 100 werknemers geven aan dat ze hun aankopen met eigen middelen willen ontwikkelen (41%) terwijl de ondernemingen met meer dan 100 werknemers operationele leasing willen ontwikkelen (47%).

---

1 Zie aparte informatiefiche

2 Duitsland, België, Brazilië, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, India, Italië, Nederland, Polen, Portugal, Tjechische Republiek, Rusland, Zwitserland en Turkije. In 2011 kwam daar een land bij: Rusland.

3 Voertuigen van bedrijven en zelfstandigen, (wagens en lichte bedrijfsvoertuigen minder dan 3,5 t) - bron CVO 2011 – zie ook aparte informatiefiche

### **Het milieu: ja aan richtlijnen en diensten die verband houden met milieuprestaties...**

78% van de ondernemingen met meer dan 500 werknemers heeft in hun car policy richtlijnen betreffende de vervuiling (EURO-normen, etc) (tegenover een Europees gemiddelde van 54% voor dezelfde ondernemingscategorie). 87% van deze zeer grote bedrijven hebben eveneens ook richtlijnen inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot in de car policy geïntegreerd. Bovendien hebben de Belgische ondernemingen, vaker dan het Europese gemiddelde, doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies van hun vloot te verminderen: vooral de ondernemingen met meer dan 500 werknemers (80%).

Op het vlak van gewenste diensten, door bedrijven met meer dan 100 werknemers, zijn de beslissingsnemers vooral geïnteresseerd in hulp bij het beheer van de milieuprestaties: CO<sub>2</sub>-rapportage, CO<sub>2</sub>-optimalisatie van het bedrijfswagenbeleid (car policy), ecodriving, enz. Deze interesse is duidelijk meer uitgesproken in België dan in Europa.

### **...maar bedenkingen en een afwachtende houding tegenover elektrische en hybride voertuigen**

Terwijl de eerste elektrische wagens hun intrede op de markt hebben gedaan, hebben maar weinig ondernemingen activiteiten geïdentificeerd waarvoor ze zouden ingezet kunnen worden.

Deze voertuigen lijken nog niet aan hun verwachtingen te voldoen, onder meer op het vlak van autonomie. En globaal blijft de belangrijkste zorg van de beslissingsnemers in verband met het beheer van elektrische voertuigen het vermogen van deze voertuigen om aan de behoeften van het bedrijf te voldoen, gevolgd door een goede levensduur van de batterij.

Wat het potentieel van de andere 'groene' voertuigen betreft, kijkt de markt – zoals voorspeld door CVO in 2010 - eerder uit naar de hybrides op diesel, met een iets hoger potentieel voor de komende 3 jaar, dan naar de hybrides op benzine. Dit in een markt die nog steeds ruim gedomineerd wordt door de "traditionele" voertuigen.

### **Veiligheid, geen prioriteit voor onze ondernemingen?**

Terwijl de autoconstructeurs steeds meer geavanceerde veiligheidsoplossingen aanbieden, lijkt dit aspect vreemd genoeg geen prioriteit voor onze bedrijven. De lage scores voor de veiligheidseisen die de werkgevers opleggen, weerspiegelen waarschijnlijk het meer individueel karakter dat wagens hebben voor de Belgische bestuurders en de daarmee verbonden grotere keuzevrijheid.

Daarnaast wordt voorzichtig rijgedrag in de eerste plaats gezien als een zaak van individuele verantwoordelijkheid: slechts 12% van de bedrijven met meer dan 100 werknemers organiseert cursussen veilig rijden voor zijn bestuurders.

**Voor meer informatie:** [www.cvo-belgium.be](http://www.cvo-belgium.be)

**Perscontact**

Om een interview te organiseren met CVO-voorzitter Stéphane Verwilghen of voor bijkomende informatie kunt u contact opnemen met

Karel Goethals/Voice  
32 2 340 92 41  
karel@voice.be

**Persmateriaal**

Al het persmateriaal - persdossier, volledige resultaten van de Barometer en beeldmateriaal - is beschikbaar op de website [www.cvo-belgium.be](http://www.cvo-belgium.be) in de rubriek “pers” of kan aangevraagd worden bij de persdienst.

**Wettelijke vermeldingen**

© Gebruik toegestaan mits bronvermelding: Corporate Vehicle Observatory

### ***5de editie van de Europese Barometer van het Corporate Vehicle Observatory (CVO)***

#### **DE BELGISCHE MARKT VAN DE BEDRIJFSWAGENS BEHOUDT HAAR GROEIPOTENTIEEL EN DE AANDACHT VOOR HET MILIEU**

Het *Corporate Vehicle Observatory (CVO)*<sup>4</sup> werd in 2007 opgericht op initiatief van Arval en is sinds 5 jaar in België actief. Dit internationale expertiseplatform voor informatie en advies in verband met bedrijfswagenparken publiceert elk jaar de resultaten van zijn Europese Barometer, een uitgebreide enquête die bij de beslissingsnemers peilt naar de grote trends en de plannen voor het bedrijfswagenpark.

De editie 2011 van de Europese Barometer van het Corporate Vehicle Observatory ondervroeg, in samenwerking met het marktonderzoeksbureau CSA, 4.518 beslissingsnemers van grote en kleine bedrijven uit 15 landen<sup>5</sup>, die bedrijfswagens gebruiken. Voor België ondervroeg het CVO telefonisch 300 deelnemers, op basis van een representatieve segmentering van het economisch landschap van België:

- 100 zeer kleine ondernemingen met minder dan 10 werknemers
- 60 kmo's met 10 tot 99 werknemers
- 83 grote ondernemingen met 100 tot 499 werknemers
- en 57 zeer grote ondernemingen met meer dan 500 werknemers.



Zoals blijkt uit de gedetailleerde resultaten die we verder in dit dossier bespreken, vertoont de markt van de bedrijfswagens en lichte bedrijfsvoertuigen een positieve evolutie. De resultaten van deze nieuwe editie van de CVO Barometer bevestigen het potentieel van de sector en tonen tevens aan dat milieu-overwegingen een steeds belangrijkere rol spelen bij de beslissingsnemers: duidelijke milieurielijnen geïntegreerd in het bedrijfswagenbeleid, interesse voor diensten die gelinkt zijn aan de milieuprestaties, maar vragen en afwachting wat elektrische en hybride voertuigen betreft. Veiligheid lijkt op de Belgische markt echter minder belangrijk dan bij onze Europese bureaus.

Een blik op de gedetailleerde resultaten van de studie ...

---

<sup>4</sup> Zie aparte informatiefiche

<sup>5</sup> Duitsland, België, Brazilië, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, India, Italië, Nederland, Polen, Portugal, de Tsjechische Republiek, Rusland, Zwitserland en Turkije. In 2011 kwam daar één land bij: Rusland.

## 1. DE BEDRIJFSVOERTUIGEN IN BELGIË IN 2011: EEN MARKT VAN DIENSTEN DIE HAAR GROEIPOTENTIEEL BEHOUDT

Het Belgische economische landschap wordt gekenmerkt door een groot aantal zeer kleine ondernemingen: niet minder dan 93% van onze ondernemingen telt minder dan 10 werknemers! De trends die de CVO Barometer bij deze zeer kleine bedrijven vaststelde, wegen dus zwaar door in de gemiddelden van de totale markt.

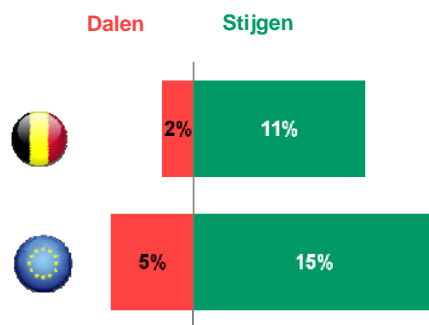
### De markt behoudt haar groeipotentieel

Net zoals in 2010 vertoont de Belgische markt van de bedrijfswagens een positief groeipotentieel voor de komende 3 jaar. 11% van de bedrijven verwacht dat het aantal voertuigen in hun vloot gaat groeien, terwijl 2% van de bedrijven eerder een inkrimping verwacht. De balans van 9% is het verschil tussen deze 2 percentages. Deze vooruitzichten zijn in België iets minder optimistisch dan in Europa.



### Komende 3 jaar – Groeiverwachting omtrent de vloot

Denkt u dat, in de komende 3 jaar, het totaal aantal voertuigen van uw onderneming zal:



Balans 2011	Balans 2010	Balans 2009	Balans 2008
+ 9	+ 13	+ 6	+ 13
+ 10	+ 10	+ 8	+ 16

Balans =  
% van de bedrijven die verwachten dat het aantal voertuigen in hun vloot gaan groeien - % bedrijven die eerder een inkrimping verwachten. De balans is dus het verschil tussen deze % en geeft geen indicatie van de uiteindelijke groei.



© CVO Barometer 2011 - 08062011

Basis: bedrijven met bedrijfsvoertuigen = 100%

5

De Belgische ondernemingen met meer dan 500 werknemers zien de toekomst rooskleuriger: 31% van de beslissingsnemers verwacht een toename van het aantal voertuigen in hun vloot in de komende 3 jaar, tegenover 9% die het tegendeel verwacht; in deze ondernemingscategorie bedraagt de balans dus 22%.

De druk van de kosten op de bedrijfswagenparken blijft echter zorgen baren, zowel in België als in het buitenland en dit ongeacht de omvang van de ondervraagde bedrijven.

## Financieringsmethodes sterk gelinkt aan de omvang van de onderneming

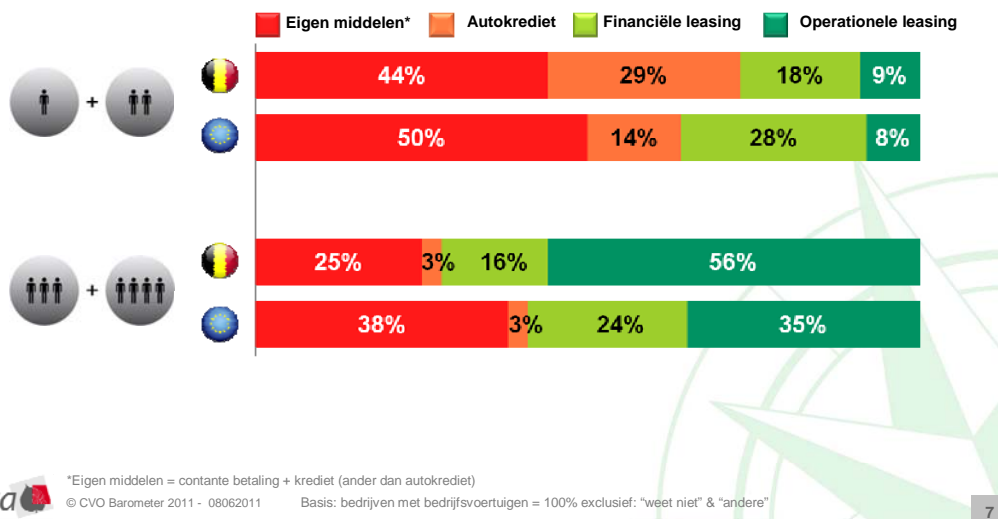
In 2011 koopt 44% van de Belgische ondernemingen hun bedrijfsvoertuigen(s) met eigen middelen, 29% gaat een autokrediet aan, 18% opteert voor financiële leasing en 9% voor operationele leasing.

De hieronder vermelde gemiddeldes worden sterk beïnvloed door de keuze van de zeer kleine ondernemingen, die in België zeer talrijk zijn. Zo kiezen ondernemingen met minder dan 100 werknemers in België vaker voor aankoop (met eigen middelen: 44%; op krediet: 29%). Terwijl in de ondernemingen met meer dan 100 werknemers de voorkeur hoofdzakelijk uitgaat naar operationele leasing (56%).



### Vandaag – De belangrijkste financieringsmethodes voor bedrijfswagens

Hoe worden vandaag uw bedrijfswagens gefinancierd ?



Deze trends lijken zich voor de komende 3 jaar te bevestigen. De dynamiekindicator van de verschillende financieringsmethodes voor de wagenparken (percentage aan ondernemingen die de intentie hebben om een bepaald type financiering te ontwikkelen min het percentage aan ondernemingen die de intentie hebben om deze te verminderen) wijst duidelijk in deze richting: 41% voor aankoop met eigen middelen bij de ondernemingen met minder dan 100 werknemers, en 47% voor operationele leasing bij de ondernemingen met meer dan 100 werknemers.

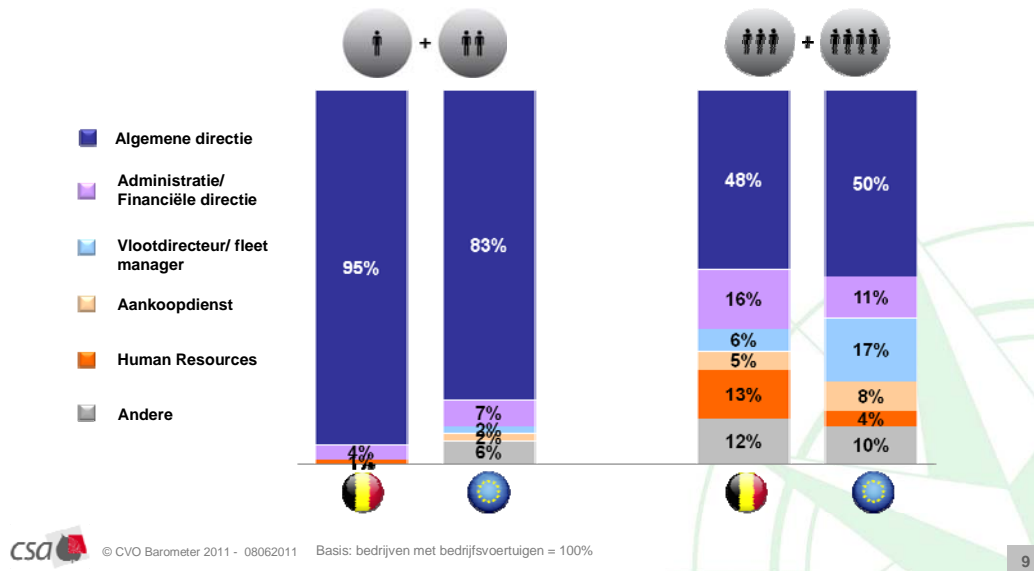
## Strategische beslissingen

Als onderdeel van het HR-beleid en het bedrijfsbeheer heeft het bedrijfswagenpark een meer strategisch karakter gekregen. De beslissingen worden dan ook zeer vaak door het topmanagement genomen, zowel in België als in andere landen, en dit voor elk type onderneming.



### Vandaag – Beslissingsnemer wagenpark

Wie binnen uw bedrijf neemt de uiteindelijke beslissing omtrent bedrijfsvoertuigen < 3,5 ton?



Een logische nuance is dat bij ondernemingen met meer dan 100 werknemers de beslissingsbevoegdheid voor de vloot over verschillende functies is verdeeld: de algemene directie (die sterk betrokken blijft), human resources, de financiële directie, ... Het aantal vlootdirecteurs (fleetmanagers) ligt in de Belgische bedrijven duidelijk lager dan het Europese gemiddelde. Dit is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat uitbesteding van het wagenparkbeheer reeds meer ingeburgerd is in België.

### Vaak functionele voertuigen, maar de gebruiker kiest

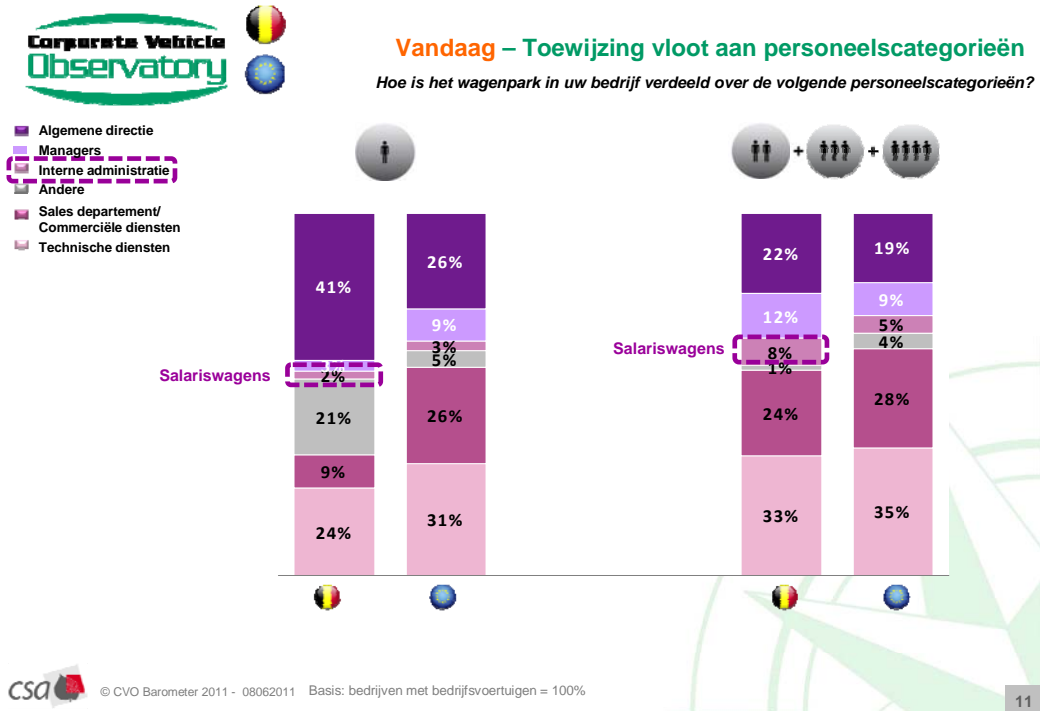
België telt ongeveer 1,5 miljoen bedrijfsvoertuigen<sup>6</sup>, voor een totale nationale vloot van 6,8 miljoen voertuigen.

Een kwart tot een derde van de bedrijfsvoertuigen is bestemd als technische voertuigen. Boven de grens van 10 werknemers zijn de voertuigen ook vaak bestemd voor commerciële functies en verkopers (24%), taken die waarschijnlijk bij bedrijven van minder dan 10 werknemers vaak door de bedrijfsleider uitgeoefend worden (41% van de voertuigen).

In ondernemingen meer dan 10 werknemers, zijn slechts 8% van de bedrijfsvoertuigen zuiver salariswagens (interne administratie). Behoudens enkele uitzonderingen in de verschillende categorieën, wordt het merendeel van de bedrijfsvoertuigen geheel of gedeeltelijk voor functionele doeleinden gebruikt. Hiermee scoort België licht hoger dan Europa.

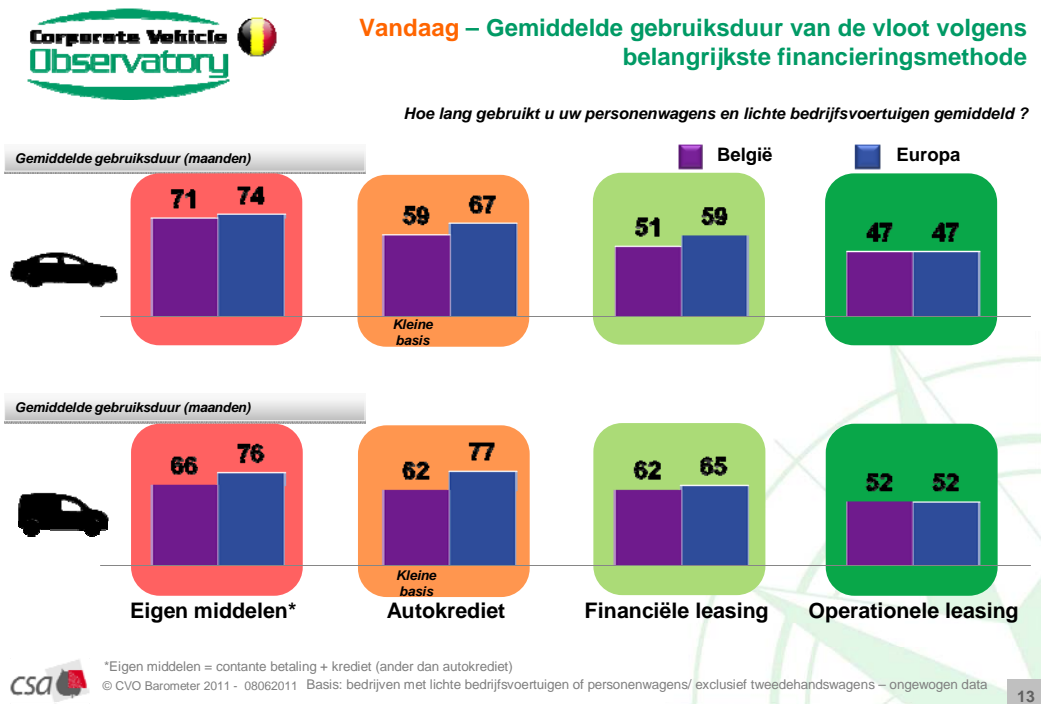
<sup>6</sup> Voertuigen van bedrijven en zelfstandigen, (personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen minder dan 3,5 t) - bron CVO 2011 (zie aparte informatiefiche)

Een groot deel van de bedrijfsvoertuigen hebben een functionele rol. Toch geniet de Belgische gebruiker van een grotere keuzevrijheid dan in de andere landen: van de ondernemingen met minder dan 100 werknemers laat 60 % de werknemers het model kiezen binnen een bepaald budget; en 46% van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers past dezelfde regel toe. In Europa krijgt de werknemer slechts in 31% van de gevallen de keuze, zowel in kleine als grote ondernemingen.



## 4 tot 6 jaar gebruiksduur

In 2010 stelden we al volgend fenomeen vast, onder invloed van de economische crisis: de gemiddelde gebruiksduur van de voertuigen in hun onderneming is volgens de ondervraagde beslissingsnemers gestegen ten opzichte van het vorige jaar.



De gebruiksduur van een voertuig hangt samen met de financieringsmethode: de wagens die met eigen middelen worden aangekocht, worden gemiddeld langer gebruikt (ongeveer 6 jaar) dan de geleasede wagens (ongeveer 4 jaar, zowel bij financiële als bij operationele leasing).

## 2. HET MILIEU: ELEKTRISCHE VOERTUIGEN? STEEDS BETER OP DE HOOGTE!

### Een kwestie van normen

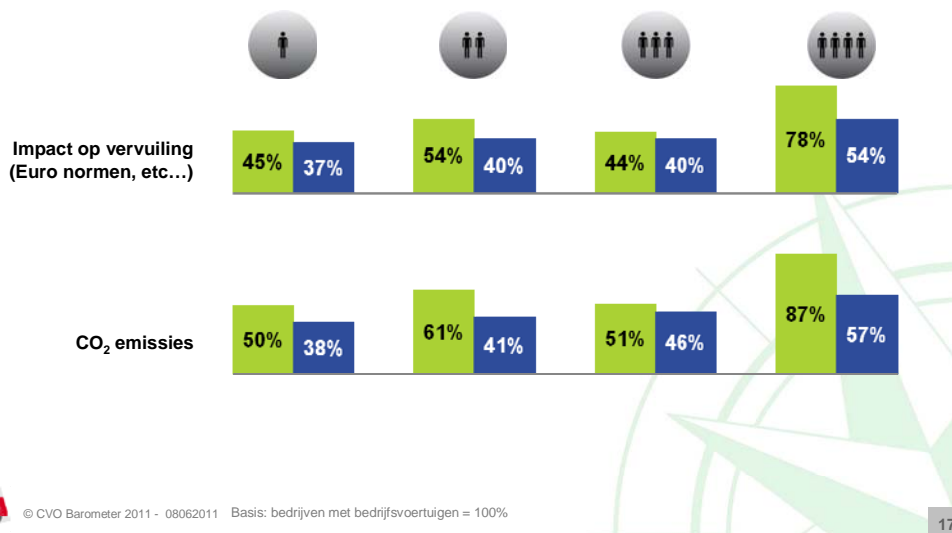
De Belgische bedrijven blijven bekommerd om het milieu. Niet minder dan 78% van de ondernemingen met meer dan 500 werknemers hebben in de car policy richtlijnen betreffende de vervuiling (EURO-normen, etc) tegenover een Europees gemiddelde van 54% voor dezelfde ondernemingscategorie.

Ook in het wagenparkbeleid – ongeacht de omvang van de onderneming – zijn vaak richtlijnen opgenomen omtrent de CO<sub>2</sub>-emissies van de voertuigen: dat is het geval bij 87% van de ondernemingen met meer dan 500 werknemers, maar ook bij 51% van de ondernemingen met 100 tot 500 werknemers, 61% van de kmo's en 50% van de ondernemingen met minder dan 10 werknemers. Zowel op het vlak van richtlijnen rond vervuiling als rond CO<sub>2</sub>-emissies, situeren alle categorieën van bedrijven zich boven het Europese gemiddelde.



### Vandaag – Milieumaatregelen

Heeft u in de car policy expliciete richtlijnen omtrent ...



Anderzijds hebben de Belgische ondernemingen vaker dan het Europese gemiddelde doelstellingen om de CO<sub>2</sub>-emissies van hun vloot te verminderen: vooral de ondernemingen met meer dan 500 werknemers (80% van hen heeft dergelijke doelstellingen), maar ook de helft van de ondernemingen met 10 tot 99 werknemers (53%) en met 100 tot 500 werknemers (49%).

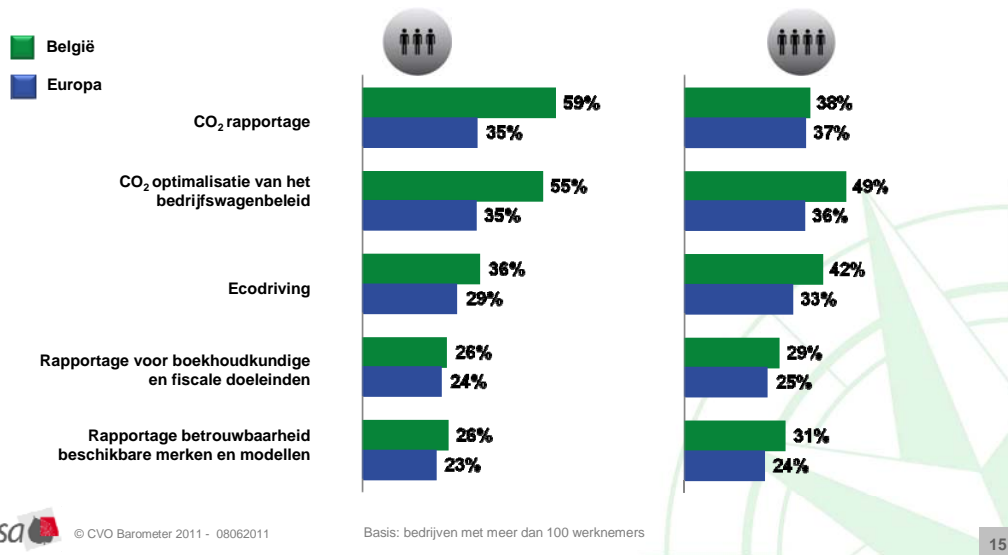
### Performante diensten en milieureportage

Op het vlak van gewenste diensten, bij bedrijven met meer dan 100 werknemers, zijn de beslissingsnemers vooral geïnteresseerd in hulp bij het beheer van de milieuprestaties: CO<sub>2</sub>-rapportage, CO<sub>2</sub>-optimalisatie van het bedrijfswagenbeleid (car policy), ecodriving, enz. Deze interesse voor milieugerelateerde diensten is sinds 2011 in België hoger dan in Europa.



Vandaag – Interesse in diensten

In welke van de volgende diensten zou uw bedrijf geïnteresseerd zijn?



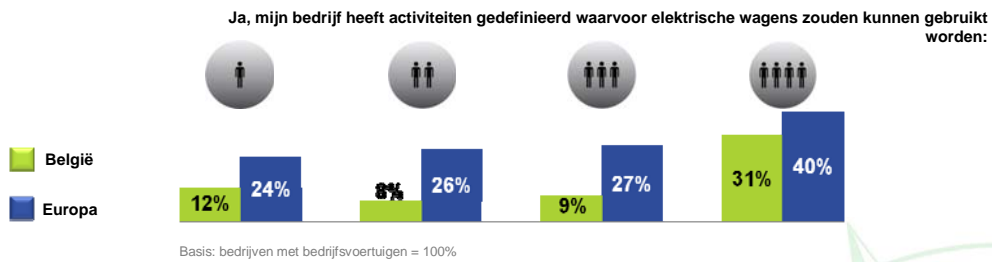
De Belgische ondernemingen met meer dan 100 werknemers tonen ook interesse voor andere vormen van rapportage: fiscaal, boekhoudkundig, rond keuze en betrouwbaarheid van de voertuigen ...

## Afwachtende houding tegenover elektrische wagens

In de editie 2010 van de CVO Barometer toonde een groot deel van de ondernemingen een interesse in de elektrische wagen. Nu de eerste elektrische wagens uit massa-productie eindelijk op de markt zijn, hebben maar weinig bedrijven activiteiten geïdentificeerd waarvoor ze geschikt zouden kunnen zijn. De score ligt hier lager dan bij de Europese collega's.



### Vandaag – Gebruik van elektrische voertuigen



In het kader van deze activiteiten, hoeveel kilometer zou een EV minimum autonoom moeten kunnen rijden om deze wagen te kiezen?

Spontaan gegeven gemiddelde	230	250
Totaal gemiddelde *	230	290
Weet niet	0%	6%

\* Inclusief geholpen interviews en de antwoorden die eenzelfde autonomie als verbrandingsmotoren wensten



© CVO Barometer 2011 - 08062011 Basis: bedrijven die activiteiten definieerden waarbij elektrische wagens gebruikt kunnen worden

18

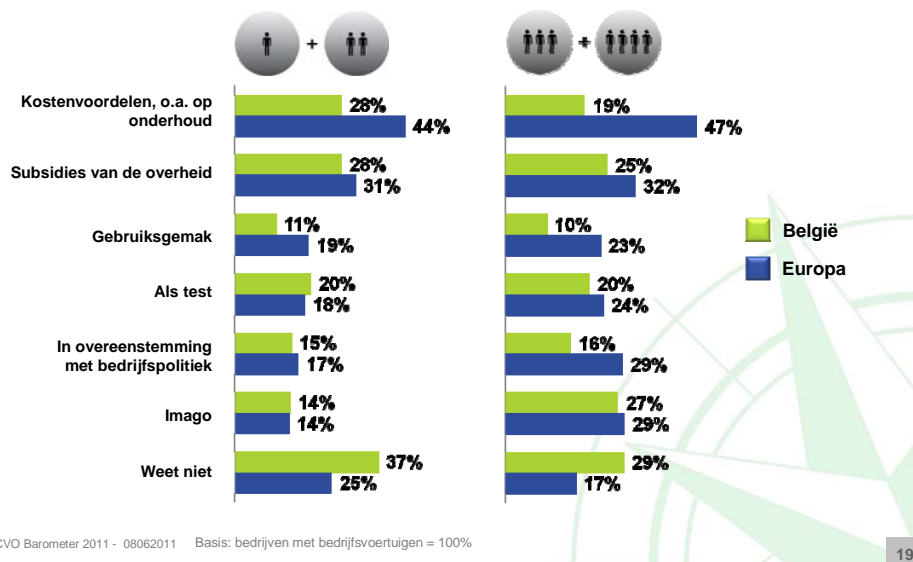
Deze voertuigen lijken nog niet aan hun verwachtingen te voldoen onder andere wat betreft autonomie: voor de Belgische ondernemingen moet de autonomie gemiddeld ongeveer 230 km bedragen, of bijna het dubbele van de huidige gemiddelde autonomie, vooraleer ze een elektrische wagen kunnen gebruiken.

Op het vlak van motivatie zien de ondernemingen met minder dan 100 werknemers eerder mogelijke voordelen op het vlak van kosten (onderhoud, potentiële subsidies ...) terwijl ondernemingen met meer dan 100 werknemers de elektrische wagens eerder beschouwen als een instrument dat bijdraagt aan het imago en dat overeenstemt met de bedrijfsstrategie.



## Vandaag – Redenen keuze elektrische wagen

Wat zou u ertoe kunnen aanzetten om te kiezen voor een elektrische wagen?

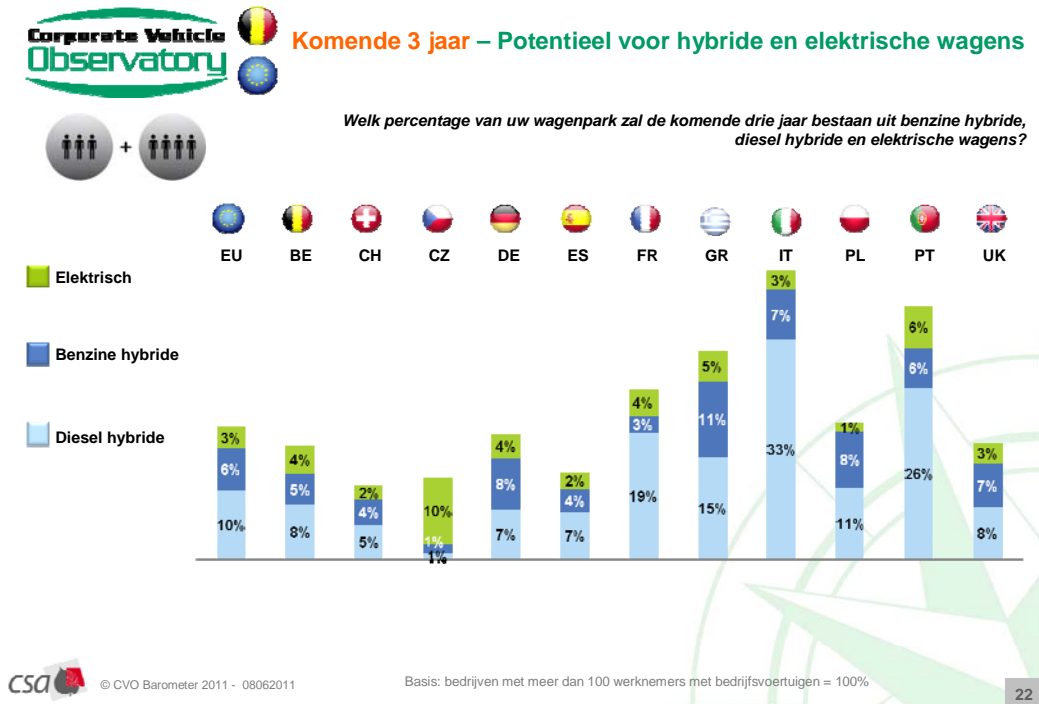


Toch blijven elektrische wagens momenteel, met een beperkt aanbod, nog steeds een abstract gegeven. Als we de motivaties bekijken, is het opvallend dat veel bedrijven (37% van de ondernemingen met 1 tot 99 werknemers en 29% van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers) niet weten wat hen ertoe zou kunnen aanzetten om elektrische voertuigen te gebruiken. Hieruit kunnen we afleiden dat Belgische ondernemingen in de loop van 2010 beter geïnformeerd werden over de elektrische wagen. Ondernemingen hebben nu een beter idee van het gebruik en de beperkingen van deze wagens, wat hun motivatie toch wat zal hebben ingetoomd.

De belangrijkste zorg van de beslissingsnemers in verband met elektrische voertuigen blijft de capaciteit van deze wagens om aan de behoeften van het bedrijf te voldoen, gevolgd door een goede levensduur van de batterij.

Wat het potentieel van de andere 'groene' wagens betreft, kijkt de markt - zoals voorspeld door CVO in 2010 - eerder uit naar de diesel hybrides, met een iets hoger potentieel voor de komende 3 jaar (11% voor de ondernemingen met 1 tot 99 werknemers en 8% voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers) dan naar de benzine hybrides (respectievelijk 3% en 5%). De 'traditionele' diesel en benzine verbrandingsmotoren behouden echter het grootste marktaandeel in deze vooruitzichten (80% bij de ondernemingen met 1 tot 99 werknemers en 83% bij de ondernemingen met meer dan 100 werknemers).

Op Europees vlak zien we eenzelfde tendens als in België. Zo zijn het vooral de hybrides, en meer bepaald de dieselhybrides die de komende 3 jaar in het bedrijfswagenpark aan belang gaan winnen. Bij de bedrijven met meer dan 100 werknemers, merken we 4 koplopers inzake de verwachtingen rond dieselhybrides: Italië (33%), Portugal (26%), Frankrijk (19%) en Griekenland (19%).



Misschien gaat de dieselhybride een zelfde weg op als de elektrische wagen (hoge verwachtingen die negatief worden bijgesteld eens het product op de markt komt)? De Europese beslissingsnemers verwachten dat de elektrische wagen de komende 3 jaar maar een marginaal aandeel van het wagenpark zal uitmaken (3%).

Deze cijfers zullen ongetwijfeld nog evolueren dankzij de technologische ontwikkelingen, maar ook dankzij de druk van de milieunormen en de fiscaliteit.

### Bedrijfswagens worden niet echt gedeeld ...

In dit milieubewustzijn, blijft de Belg gehecht aan zijn wagen en zijn vrijheid. Het delen van een 'pool' van voertuigen met een zeer laag brandstofverbruik binnen het bedrijf is bij ons dus niet erg in trek. De zeer grote ondernemingen (meer dan 500 werknemers) die zo'n gedeelde "groene" vloot wilden installeren, hebben dat al gedaan (hetzij 1/4 van hen). Naar de toekomst toe lijken de overige ondernemingen niet erg geneigd om deze benadering toe te passen, in België toch niet.

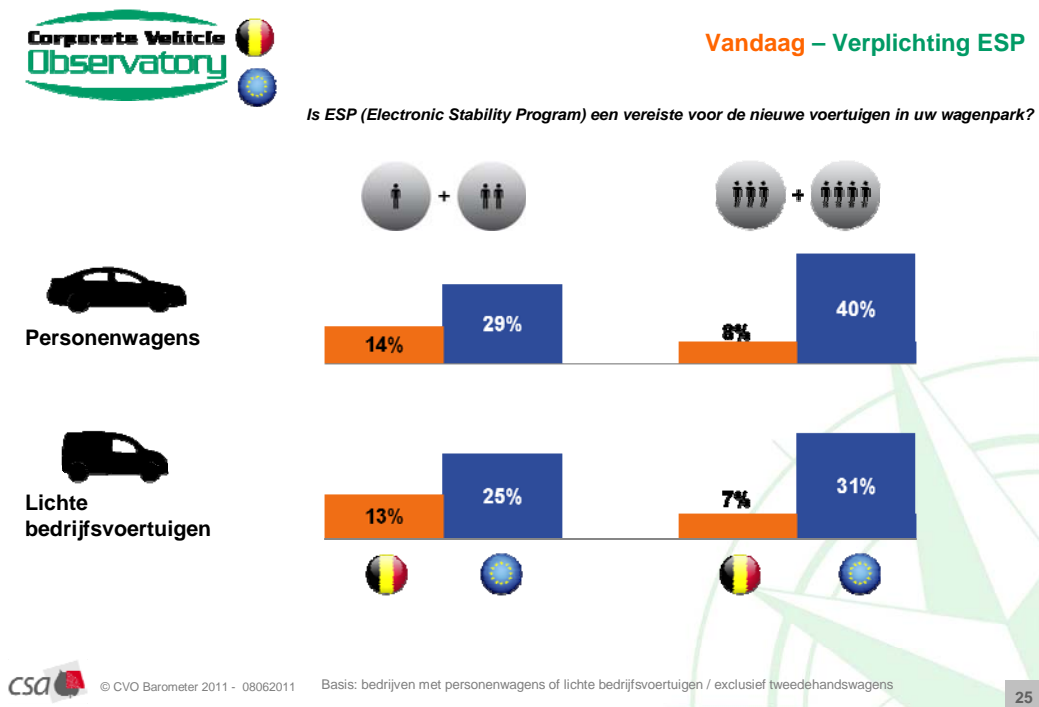
Europese ondernemingen vinden vaker een pool van voertuigen met een zeer laag brandstofverbruik interessant dan de Belgische ondernemingen (29% vs 12% van de ondernemingen met meer dan 500 werknemers; 22% vs 13% van de ondernemingen met 10 tot 99 werknemers).

### 3. VEILIGHEID: NIET ECHT EEN ZORG?

Terwijl de autoconstructeurs steeds meer geavanceerde technologische veiligheidsoplossingen aanbieden, lijkt dit aspect vreemd genoeg geen prioriteit voor onze bedrijven.

De lage scores voor de veiligheidsuitrustingen opgelegd door werkgevers, weerspiegelen misschien het meer individueel karakter dat voertuigen hebben voor de Belgische bestuurders, de daarmee verbonden grotere keuzevrijheid en het hoger uitrustingsniveau van onze wagens. De opgemeten scores voor de lichte bedrijfsvoertuigen zijn anderzijds ook laag, wat niet door dezelfde reden kan uitgelegd worden.

Zo is de actieve veiligheidsuitrusting ESP (Electronic Stability Program) niet vaak verplicht – en veel minder dan het Europese gemiddelde: slechts 14% (tegenover 29% in Europa) van de ondernemingen met minder dan 100 werknemers en 8% (tegenover 40% in Europa) van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers verplichten ESP voor hun wagens.



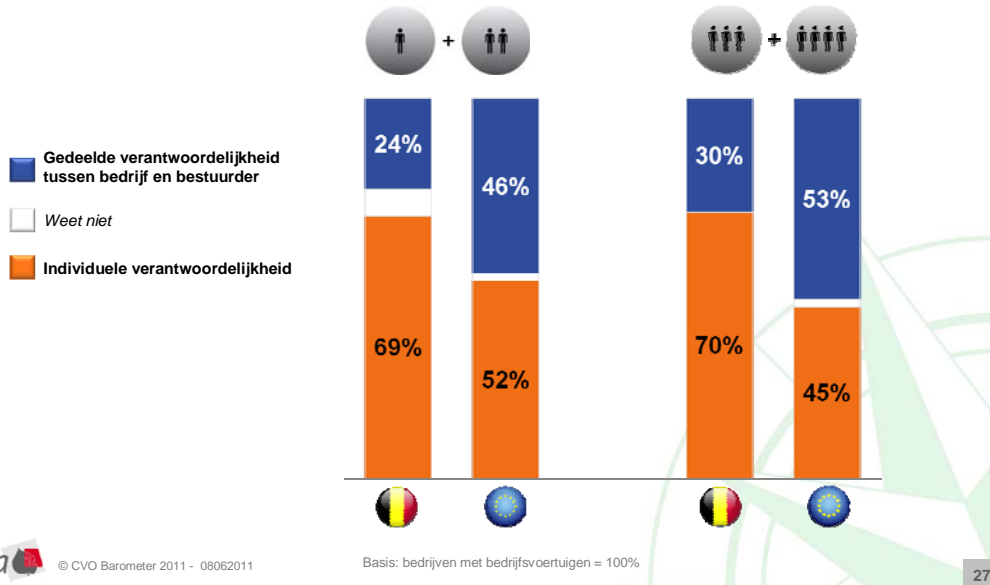
### Voorzichtigheid aan het stuur, eerder ieder voor zich...

De ondernemingen lijken evenmin geneigd om cursussen veilig rijden te organiseren voor hun personeel, vooral de kleine bedrijven niet (78% van de ondernemingen met minder dan 100 werknemers voorziet niet om deze opleidingen te organiseren), maar ook niet de grotere bedrijven met meer dan 100 werknemers (57%). Slechts 12% van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers voorzien voor hun bestuurders cursussen veilig rijden.



### Vandaag – Verantwoordelijkheid tussen bestuurder en bedrijf

Beschouwt uw bedrijf veilig rijden tijdens professionele verplaatsingen als ...?



Tot slot, en dit weerspiegelt waarschijnlijk eveneens het meer individueel aspect van de wagen in België dan in andere landen, wordt voorzichtigheid aan het stuur eerder als een louter persoonlijke verantwoordelijkheid beschouwd: ongeveer 70% van de Belgische ondernemingen – ongeacht hun grootte – denkt hier zo over (versus 52% van de Europese bedrijven, ongeacht de grootte).

#### 4. WAT ONTHOUDEN WE VAN DEZE VIJFDE EDITIE VAN DE CVO BAROMETER?

De resultaten van de Barometer geven aan dat de markt van de bedrijfswagen groeipotentieel blijft vertonen en dit voor de komende drie jaar. De beslissingen op het vlak van de vloot worden op strategisch niveau genomen en de kostendruk blijft een bekommernis ongeacht de grootte van de ondervraagde onderneming.

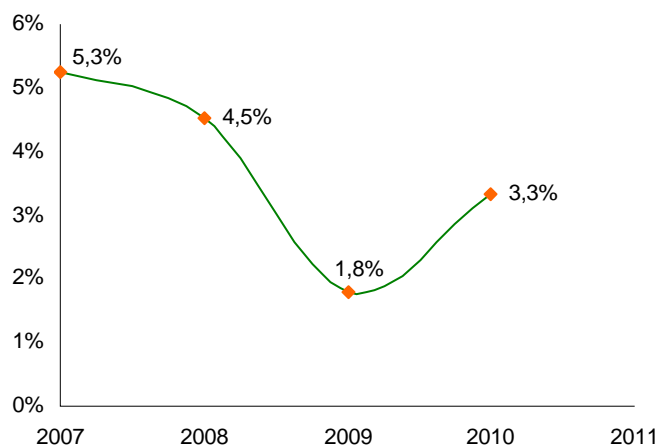
Op milieuvlak hebben de Belgische ondernemingen, meer nog dan het Europese gemiddelde, de doelstellingen voor het verlagen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot geïntegreerd en zijn ze zeer geïnteresseerd in middelen voor het verder optimaliseren van het beheer van hun vloot op het vlak van milieu. De beslissingnemers stellen zich daarentegen nog vragen over de concrete invoering van de elektrische en hybride voertuigen in hun wagenpark.

Op de vraag naar de middelen die worden aangewend op het vlak van veiligheid, kunnen ze maar weinig concrete maatregelen op tafel leggen, zowel wat betreft de verplichte technische uitrusting als wat betreft de opleidingen. Meer dan in de andere Europese landen lijkt het erop dat de verantwoordelijkheid voor een veilig rijgedrag hoofdzakelijk berust bij de bestuurder ondanks de belangrijke menselijke en economische impact die ongevallen binnen de bedrijven kunnen hebben.

Welke belangrijke trends werden de afgelopen vijf jaar opgetekend?

« Zelfs al heeft de economische crisis de kaarten wat door elkaar geschud, toch constateert men in de loop der jaren over het algemeen een positieve evolutie op de markt voor bedrijfsvoertuigen in ons land », aldus Stéphane Verwilghen, voorzitter van CVO. “De omvang van de markt is toegenomen. Het beheer van een wagenpark is ook rationeler en meer strategisch geworden. Dit heeft o.a. een impact gehad op de gebruiksduur van de voertuigen die progressief gestegen is.”

**De gemiddelde groei van de bedrijfswagenmarkt**



Bron: Febiac

De positieve evolutie weerspiegelt zich eveneens op milieuvlak. “ De film van Al Gore heeft duidelijk een groeiende bewustwording van het onderwerp teweeggebracht. Deze waarheid is de ondernemingen en de staat niet ontgaan en steeds vaker krijgen milieukwesties een centrale plaats in hun bekommernissen. Zo is bijvoorbeeld het gemiddelde niveau van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de nieuwe bedrijfsvoertuigen fors gedaald (van 151g in 2007 naar 131g eind 2010 voor voertuigen in operationele leasing, hiermee zit men bijna op het gemiddelde van particulieren: 129g), bedrijven zijn steeds vaker op zoek naar hulp bij het milieubeheer van hun vloot, observeren en onderzoeken de ontwikkeling van de hybride en elektrische voertuigen. Een trend die zich de komende jaren wellicht nog meer zal doorzetten, wat een toenemende vraag vanuit de bedrijven naar mogelijke oplossingen om duurzame ontwikkeling op hun wagenparken toe te passen.

## **Informatiefiche 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 het operationeel beleid, maar ook wat betreft kostenmanagement, duurzame ontwikkeling en personeelsbeleid. 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](http://www.cvo-belgium.be)) in 2007 in België door Arval opgericht. Het is een platform om alle actoren van de sector te informeren en te ondersteunen bij het nemen van beslissingen: wagenparkbeheerders, beslissingsnemers, gespecialiseerde leveranciers, verzekeraars en constructeurs.

*“Dit jaar vieren we 5 jaar CVO in België. De laatste 5 jaar, hebben we bevestigd dat dit platform beantwoordt aan een reële behoefte van wagenparkverantwoordelijken. De informatie die CVO ter beschikking stelt laat hen toe te vergelijken en hun keuze te optimaliseren, op een betrouwbare en continue manier.” benadrukt Stéphane Verwilghen, voorzitter CVO.*

### **Een « Europese CVO Barometer » om de tendensen van de markt te observeren**

Zoals elk jaar in dezelfde periode, publiceert CVO zijn “Europese Barometer” gevoerd in 15 landen, waaronder België. Om dit te kunnen realiseren, heeft het marktonderzoeksbureau CSA een enquête gevoerd bij 4.518 beslissingsnemers, waaronder 3.313 in Europa. De geïnterviewde mensen hebben hun mening gegeven over hun huidige en toekomstige aanpak met betrekking tot het wagenpark. Via deze enquête heeft CVO de tendensen en evoluties van de markt geanalyseerd en in zijn “Europese CVO Barometer” gerapporteerd. Onderwerpen zoals het groeipotentieel van het wagenpark, de financieringsmethodes, het milieu, de keuze van hybride of elektrische voertuigen, de car policy en veiligheid worden besproken.

### **Een bron van nuttige informatie voor wagenparkbeheerders**

Om beslissingsnemers en wagenparkbeheerders 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,
- preventie van wegrisico's.

Naast actuele onderwerpen publiceert CVO op haar website ook artikels om beslissingsnemers en wagenparkbeheerders in hun dagelijks werk te helpen.

Naast de website stuurt CVO regelmatig e-newsletters en publiceert het brochures rond strategische thema's. Geïnteresseerden kunnen zich gratis inschrijven op de newsletter door CVO lid te worden op [www.cvo-belgium.be](http://www.cvo-belgium.be)

### **Contact CVO:**

- An-Sofie Lavaert  
Tel: 32 2 240 01 99  
[info@cvo-belgium.be](mailto:info@cvo-belgium.be)

## **Informatiefiche 2 - Wie is Arval?**

---

Arval is in België actief sinds 1991 en is uitgegroeid tot een van de belangrijkste spelers vandaag op de markt van verhuur op lange termijn van alle 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 hun wagenpark. Accurate en snelle dienstverlening, een uitgebreide rapportage, de mogelijkheid tot outsourcing van het wagenparkbeheer en het sensibiliseren van de bestuurders, zijn de belangrijkste competenties van de onderneming.

Al van bij zijn opstart kent Arval een opmerkelijke groei. Arval bekleedt vandaag de 5<sup>e</sup> plaats op de Belgische markt, met een wagenpark van meer dan 25.000 wagens en 160 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 populair blijft 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 maatschappelijk verantwoorde objectieven zoals CO<sub>2</sub>-uitstoot, alternatieve brandstoffen maar even goed veiligheid.”*

### **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 twintig jaar geleden, in 1991, haar eerste filiaal in België. Daarna werden in een gestaag tempo activiteiten gelanceerd in andere landen. Vandaag de dag heeft Arval eigen vestigingen in 18 Europese landen en in Marokko, Brazilië, Rusland en India. Daarnaast heeft Arval partnerships in 12 bijkomende landen. Arval beheert wereldwijd 667.500 wagens.

### **Over BNP Paribas**

BNP Paribas ([www.bnpparibas.com](http://www.bnpparibas.com)) is de eerste 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 80 landen en meer dan 200.000 medewerkers, waarvan 160.000 in Europa, is BNP Paribas een leidende financiële groep in Europa.

## **Informatiefiche 3 - Europese Barometer van het Corporate Vehicle Observatory (CVO) 2011: een blik op de internationale resultaten**

---

Voor de editie 2011 van de Europese Barometer ondervroeg het Corporate Vehicle Observatory, in samenwerking met het marktonderzoeksbureau CSA, 4.518 beslissingsnemers in 15 landen: Duitsland, België, Brazilië, Spanje, Frankrijk, Groot-Brittannië, India, Italië, Nederland, Polen, Portugal, de Tsjechische Republiek, Rusland, Zwitserland en Turkije.

### **Een gemengde perceptie van de markt**

De Europese ondernemingen die door de Europese Barometer van het CVO werden ondervraagd, hebben een gemengde perceptie op de markt van de bedrijfsvoertuigen: optimistisch voor de mogelijke groei van hun vloot (het record is voor Polen, met een positieve balans van 41% voor de ondernemingen met meer dan 100 werknemers), maar pessimistisch voor de druk van de kosten op de vloot (vooral bij de ondernemingen met meer dan 100 werknemers in Duitsland, Frankrijk, Portugal, Italië en het Verenigd Koninkrijk) en de wederverkoopwaarde van hun voertuigen.

Anderzijds meldden deze professionals een stijging van de gebruiksduur van de voertuigen in de afgelopen 12 maanden, met bijvoorbeeld een huidig gemiddelde van bijna 4 jaar (47 maanden) voor een wagen in operationele leasing bij een grote onderneming.

### **De aankoop van voertuigen met eigen middelen, aantrekkelijker**

Op Europees niveau is de aankoop met eigen middelen (contante betaling of met een ander krediet dan een autofinanciering, ondernemingen van elke omvang) de meest gekozen financieringsvorm. Net als in België verkiezen bedrijven operationele leasing boven deze financieringsvorm naarmate de omvang van de onderneming toeneemt.

De aankoop met eigen middelen lijkt ook een uitverkoren financieringsvorm te blijven met een belangrijke dynamiekindicator (balans tussen de ondernemingen die deze aankoopvorm in de komende 3 jaar willen ontwikkelen en de ondernemingen die hem eerder willen beperken): 34% voor de Europese ondernemingen met minder dan 100 werknemers. De grote ondernemingen plannen om operationele leasing verder te ontwikkelen. Bij de bedrijven meer dan 500 werknemers scoort operationele leasing een dynamiekindicator van 42%, voor de bedrijven met 100 tot 499 werknemers bedraagt deze 21%.

### **Beslissingen door het management, beperkte keuze**

Strategisch blijft het beheer van het wagenparkbeleid vandaag grotendeels in handen van het topmanagement, ook in de zeer grote ondernemingen (van 85% (minder dan 10 werknemers) tot 32% (meer dan 500 werknemers)).

Of de werknemer zelf zijn bedrijfswagen mag kiezen, verschilt sterk van land tot land. Veel Europese ondernemingen (van een derde tot de helft) geven hun werknemers geen enkele keuzevrijheid. Een derde van de ondernemingen, van elke omvang, geven de werknemer de keuze binnen een bepaald budget. Hoe groter de onderneming, des te groter is de kans dat de werknemers hun wagen mogen kiezen, binnen een bepaald budget of uit een beperkte lijst.

### **Het milieu, een essentiële bekommernis**

Globaal scoort het milieu hoog bij de ondernemingen. Zo bezit gemiddeld 19% van de ondernemingen met meer dan 500 werknemers en 14% van de grote ondernemingen (100 tot 499 werknemers) al een vloot gedeelde voertuigen met een zeer laag brandstofverbruik (die de werknemers via reservatie kunnen gebruiken). De Duitse ondernemingen met meer dan 100 werknemers zijn hun Europese collega's hierin ver vooruit (25%), gevolgd door de Zwitsers (18%) en de Britten (16%).

Anderzijds heeft 37% tot 54% – naargelang de omvang – van de Europese ondernemingen richtlijnen in hun car policy opgenomen betreffende de vervuiling (EURO-normen, enz.). Dat geldt vooral voor Italië (met 77 tot 73% van de ondernemingen, naar gelang hun omvang) en voor Griekenland (72 tot 67%). 47% van de Europese bedrijven met meer dan 100 werknemers hebben eveneens ook richtlijnen inzake CO<sub>2</sub>-uitstoot in de car policy geïntegreerd.

En 34% tot 62% van de Europese ondernemingen (ook hier naar gelang hun omvang, het percentage stijgt met de omvang van de onderneming) beschikt over doelstellingen voor de vermindering van de CO<sub>2</sub>-emissie van hun bedrijfswagenpark. Voor de ondernemingen met meer dan 100 werknemers neemt Italië hier het voortouw met 73% van de ondernemingen met dergelijke doelstellingen, gevolgd door Griekenland (69%), Duitsland (67%) en België (55%).

Tot slot zijn de optimalisering van de CO<sub>2</sub>-emissies en de cursussen ecorijden de additionele diensten voor het beheer van het wagenpark die het meest in de smaak vallen bij de ondernemingen.

### **Elektrische voertuigen, de oplossing?**

Hoewel de Europese ondernemingen – vooral in Griekenland en Spanje – vinden dat elektrische voertuigen geschikt kunnen zijn voor sommige van hun activiteiten (24% van de Europese ondernemingen met minder dan 10 werknemers, 40% van de zeer grote ondernemingen), blijft het potentieel van dit type voertuigen vandaag nog beperkt: 3 tot 5% van de ondernemingen wil ze in de komende 3 jaar in hun vloot opnemen.

De voordelen op het vlak van kosten en een positief imago voor de onderneming zijn de twee factoren in het voordeel van de elektrische voertuigen.

Globaal zijn de capaciteit van deze voertuigen om aan de behoeften van de onderneming te voldoen en de levensduur van de batterij de belangrijkste aandachtspunten voor de ondernemers. Ook hier zien we verschillen naar gelang het land. Aan de behoeften van de onderneming voldoen is de belangrijkste zorg voor de Duitse ondernemingen (63% ongeacht hun omvang) en hun Britse collega's (52 tot 61%), de levensduur van de batterij weegt in Spanje (34 tot 30%) en in Italië (33 tot 36%) zwaarder door dan in de andere landen.

Voor de hybride voertuigen ten slotte zien we een groter potentieel voor de hybride dieselveertuigen (16 tot 9% naar gelang de omvang van de onderneming) dan voor de hybrides op benzine (6% ongeacht de omvang van de onderneming). De voertuigen die op traditionele brandstoffen rijden hebben vandaag nog steeds het grootste potentieel in de bedrijfswagenparken.

### **Veiligheid is belangrijk voor de Europese ondernemingen**

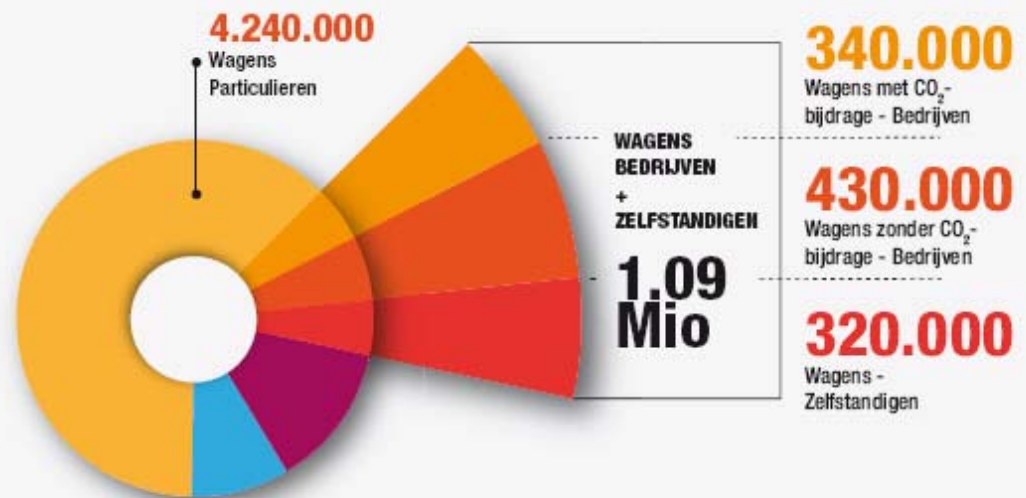
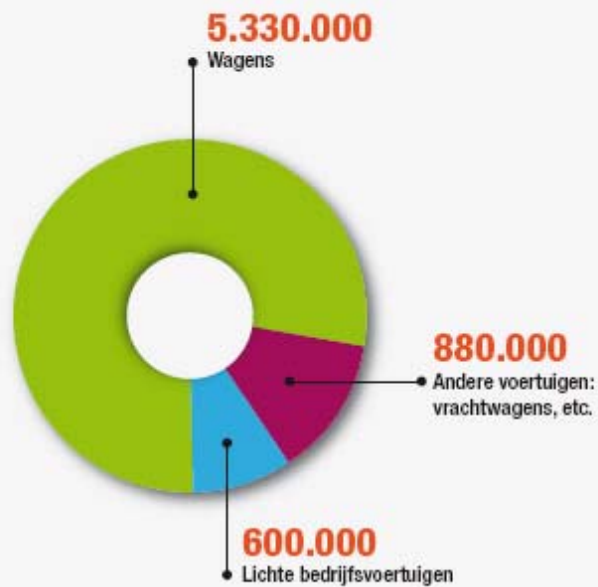
Veiligheid aan het stuur ligt de Europese ondernemingen na aan het hart.

Zo organiseren bijna de helft van de ondernemingen met 100 tot 499 werknemers en de ondernemingen met meer dan 500 werknemers – hetzij respectievelijk 41% en 49% – cursussen veilig rijden voor hun werknemers. Dat is ook het geval voor 21% van de ondernemingen met minder dan 10 werknemers en 28% van de ondernemingen met 10 tot 99 werknemers. Dat is vooral het geval in de Tsjechische Republiek, maar ook in het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Italië en Spanje.

Veiligheid is een individuele verantwoordelijkheid: de helft van de ondervraagde ondernemingen vindt dat veiligheid een verantwoordelijkheid van de bestuurder is.

# HET BELGISCH VOERTUIGENPARK

**Totaal voertuigenpark in België 6.810.000**



## Definities

**Wagens met CO<sub>2</sub>-bijdrage**

Zoals geteld door de RSZ

**Wagens zonder CO<sub>2</sub>-bijdrage**

Dienstvoertuigen, poolwagens, etc.

**CO<sub>2</sub>-bijdrage**

Te betalen door de werkgever op de voertuigen van loontrekkenden die privé gebruikt mogen worden.

**Bron:** Febiac Q1 '11, RSZ 2010.

Alle cijfers werden verzameld en visueel weergegeven door CVO.