

COMPANY **CAR** REPORT



An initiative from



smartprofile
FLEET & MOBILITY

link2fleet

with the support of



FLEETKLANTEN WEGWIJS MAKEN IN EEN SNEL EVOLUERENDE WERELD

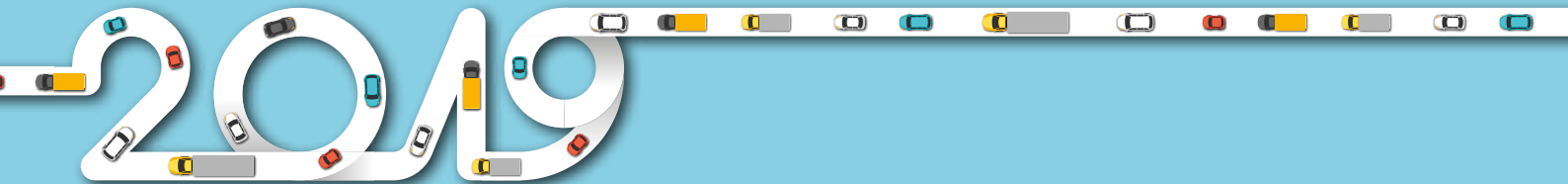
Twee jaar geleden kon u rond deze tijd kennismaken met de eerste editie van de 'Company Car Report'. Deze grootschalige enquête, gecoördineerd door link2fleet in samenwerking met de drie grote automobielfederaties van België (Febiac, Renta en Traxio), werd afgenomen bij een representatief staal van fleetmanagers en bedrijfswagenrijders met als bedoeling de polsslagen te nemen van een fleetsector in volle verandering. Deze breedvoerige studie heeft onder meer geholpen om de steeds grotere uitdagingen in kaart te brengen waar de beslissingnemers van bedrijven mee moesten afrekenen nu ze met heel wat onzekerheden werden geconfronteerd. De donkere vlekken zaten hem vooral in een ondoorzichtige fiscaliteit, een onmogelijke keuze qua aandrijflijnen en een gebrek aan wettelijk kader voor een hypothetisch mobiliteitsbudget. Vandaag zijn we 2019, twee jaar later, en de hemel is wat opgeklard. Alle stoorzenders die we hadden opgemerkt tijdens onze vorige enquête lijken nog sterker en maken de taak van wagenpark- en mobiliteitsbeheerders op zoek naar stabiliteit en aanknopingspunten verduiveld lastig.

Qua positieve vooruitgang is er toch de komst van het "Cash for car", omdat het er toch is doorgekomen, en in maart 2019 de lancering van een eerste poging tot een wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget. Het vroegtijdige vallen van de regerende coalitie heeft de ontwikkeling van deze langverwachte wetgeving helaas on hold gezet. Dat neemt niet weg dat talrijke bedrijven hebben ingezien dat een optimalisering van de mobiliteit van hun werknemers veel meer is dan gewoon het beheer van een wagenpark.

In een tijdperk dat nog steeds even woelig en moeilijk te doorwaden is voor autoconstructeurs, verhuurbedrijven (korte en lange termijn) en verdelers verzamelt deze 'Company Car Report 2019' uitgevoerd door Indiville de meningen van bijna 400 beslissingnemers en professionele bestuurders. We hopen dat de trends een leidraad kunnen vormen voor de diverse betrokken partijen - leveranciers, klanten en wetgevers - om de best mogelijke beslissingen te nemen in functie van de uitgestuurde signalen.

INHOUD

4	VOORWOORD	29	Mobiliteitsbudget Partner
7	KEUZE VAN EEN BEDRIJFSWAGEN	30	Mobiliteitsbudget Aanbod 2
8	Verwachte bestellingen	31	Mobiliteitsbudget Aanbod' 3
9	Grootste uitdagingen	32	Mobiliteitsbudget Elementen 1
10	Evolutie/keuze motorisatie	33	Mobiliteitsbudget Elementen 2
11	Aanbeveling motorisatie	34	Mobiliteitsplan Opties
12	Profiel motorisatie	35	Mobiliteitsbudget Attitude
13	Keuze wagentype	36	Mobiliteitsbudget Termijn
14	Bedrijfswagen kiezen	37	Mobiliteitsbudget Drijfveren
15	Brandstoftype kiezen	38	Mobiliteitsbudget Drempels
16	Attitudes	39	FISCALITEIT
17	Tevredenheid	40	Fiscaliteit Kennis 1
18	Tankkaart	41	Fiscaliteit Kennis 2
19	Laadinfrastructuur 1	42	Fiscaliteit Loon
20	Laadinfrastructuur 2	43	Fiscaliteit Impact
21	Connected Car	44	Kilometerheffing 1
22	Mobiliteitsprofiel	45	Kilometerheffing 2
23	MOBILITEITSBUDGET	46	Kilometerheffing 3
24	Mobiliteitsplan Aanbod 1	47	MILIEU
25	Mobiliteitsplan Aanbod 2	48	Duurzaamheid
26	Mobiliteitsplan	49	Kostenvermindering
27	Mobiliteitsplan Impact	50	Salariswagens
28	Mobiliteitsbudget Aanbod 1	51	Colofon



Meer dan ooit bekleedt de bedrijfswagen een prominente plaats in het mobiliteitsdebat. Politiek, media, de man in de straat,... iedereen is overtuigd van zijn eigen gelijk. Voor de spelers uit de automobielsector zijn deze geanimeerde en gekleurde discussies dagelijkse kost.

De voorstanders zien de bedrijfswagen als een onmisbaar werktuig en een belangrijk middel om de hoge Belgische loonkosten te verzachten. Daarenboven vinden zij dat het systeem een positief effect heeft op de economie en op de koopkracht van werknemers die ervan genieten. Door de regelmatige vernieuwing van het autopark van bedrijfswagens dragen zij ook bij aan een betere veiligheid en een schoner milieu.

Voor de tegenstanders is de bedrijfswagen niets meer dan een fiscale koterij die de samenleving veel kost en die onze wegen overspoelt door een overconsumptie aan mobiliteit. Verder vervuult hij in overdreven mate de lucht en draagt hij bij aan de klimaatverandering.

Los van ieders ideologie, overtuiging en gevoeligheden, moet het debat rond de bedrijfswagen gevoerd worden met de nodige objectieve feiten en cijfers, onder meer door de ervaringen van gebruikers en vlootbeheerders mee te nemen.

Op vraag van de belangrijkste automobiefederaties - FEBIAC, RENTA en TRAXIO - biedt deze tweede editie van het "Belgian Company Car Report (BCCR)" een analyse van de diverse aspecten van de markt van de bedrijfswagen op basis van een bevraging bij fleetmanagers en gebruikers. Het geeft een beeld van hoe zij denken over de recente ontwikkelingen en over de trends die voortvloeien uit de diverse maatschappelijke verwachtingen en uitdagingen. Het BCCR is een instrument dat stakeholders helpt om proactief te kunnen inspelen op deze ontwikkelingen en verwachtingen.

Meer dan ooit is de bedrijfswagen het meest voor de hand liggende instrument om het wagenpark verder te vergroenen. Dit zien we niet alleen in de inschrijvingscijfers. Zo stellen we vast dat ondernemingen en werkgevers zich voorbereiden op de komst van de elektrische auto door te investeren in een uitgebreid netwerk aan oplaadpunten. Dankzij duurzamere alternatieven reduceren we de uitstoot, met een positieve impact op het klimaat.

Daarnaast biedt het recente wettelijk kader voor het mobiliteitsbudget de gebruikers van bedrijfswagens de kans om meer na te denken over de manier waarop ze

zich elke dag verplaatsen. Uit deze bevraging blijkt dat zowel werkgevers als werknemers hier steeds meer voor open staan.

Het BCCR toont ook aan dat de ondervraagden de toekomst omarmen en nieuwe manieren van verplaatsen en lage emissie mobiliteit in de praktijk willen brengen, maar dat deze transitie aan een realistisch tempo dient te gebeuren. Geen revolutie, maar een evolutie dus.

Met dit rapport roepen wij de politieke verantwoordelijken dan ook op om eerst de recent genomen initiatieven op kruissnelheid te laten komen, alvorens een volgende reeks maatregelen uit te dokteren om het aantal afgelegde autokilometers terug te dringen.

Onze leden, ondernemingen actief in de productie, distributie, onderhoud en dienstverlening van vervoermiddelen, staan elke dag klaar om hun klanten tot meer emissiearme kilometers te motiveren. Zij bieden technologieën en mobiliteitsdiensten aan die de doelstellingen op vlak van duurzaamheid, in het belang van iedereen, mee haalbaar maken.



Philippe Dehennin,
Voorzitter FEBIAC

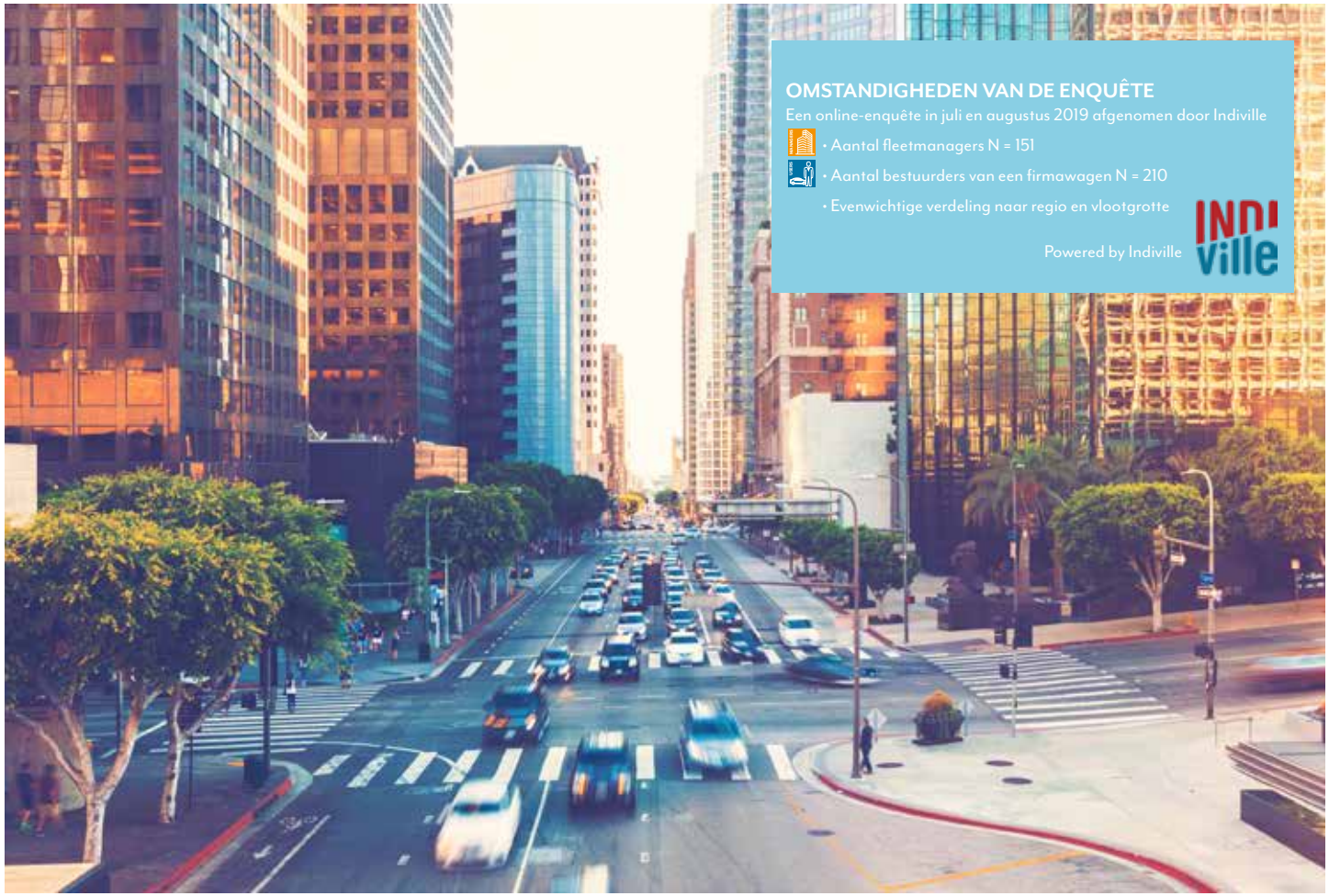


Miel Horsten,
Voorzitter RENTA



Didier Perwez,
Voorzitter TRAXIO





OMSTANDIGHEDEN VAN DE ENQUÊTE

Een online-enquête in juli en augustus 2019 afgenomen door Indiville



• Aantal fleetmanagers N = 151



• Aantal bestuurders van een firmawagen N = 210

• Evenwichtige verdeling naar regio en vlootgrotte

Powered by Indiville

INDI
vile



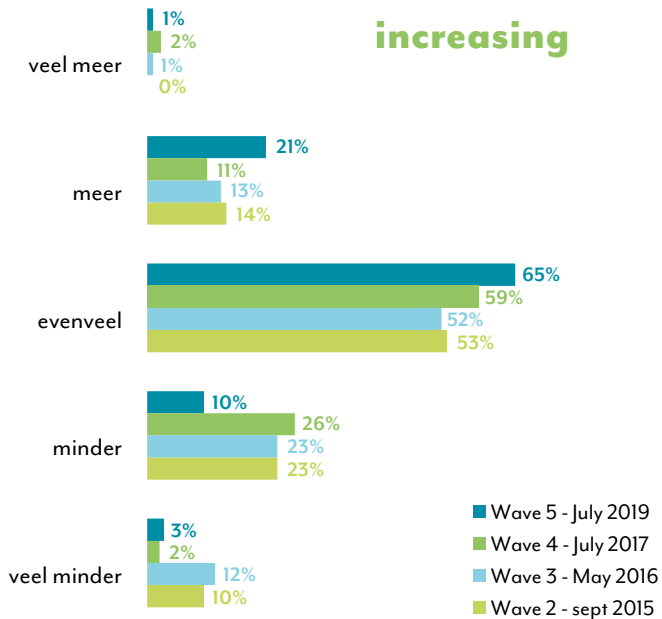
KEUZE VAN EEN BEDRIJFSWAGEN

VERWACHTE BESTELLINGEN

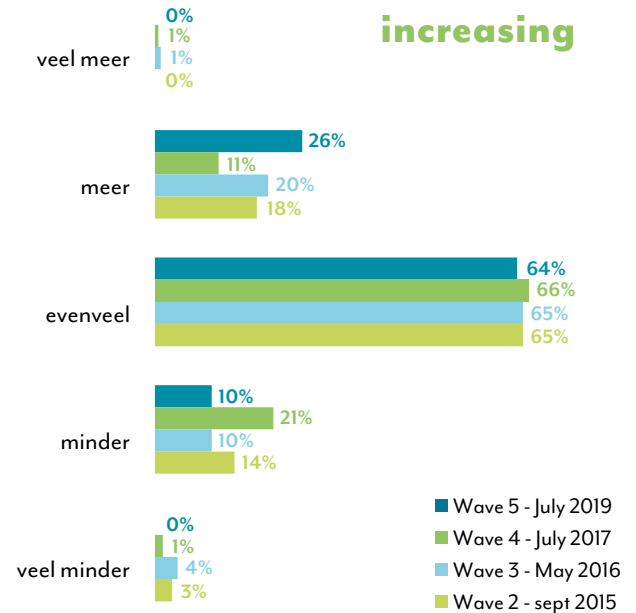
Uit de antwoorden van de managers blijkt dat de fleetmarkt nog altijd blaakt van gezondheid. Het optimisme lijkt in vergelijking met 2017 nog duidelijker, aangezien 26% (tegenover 11% in 2017) van de managers in de nabije toekomst een stijging van de bestellingen verwacht.



In welke mate verwacht u vandaag meer of minder wagens te bestellen in vergelijking met het vorige kwartaal?



In welke mate verwacht u in de toekomst meer of minder wagens te bestellen in vergelijking met vandaag?

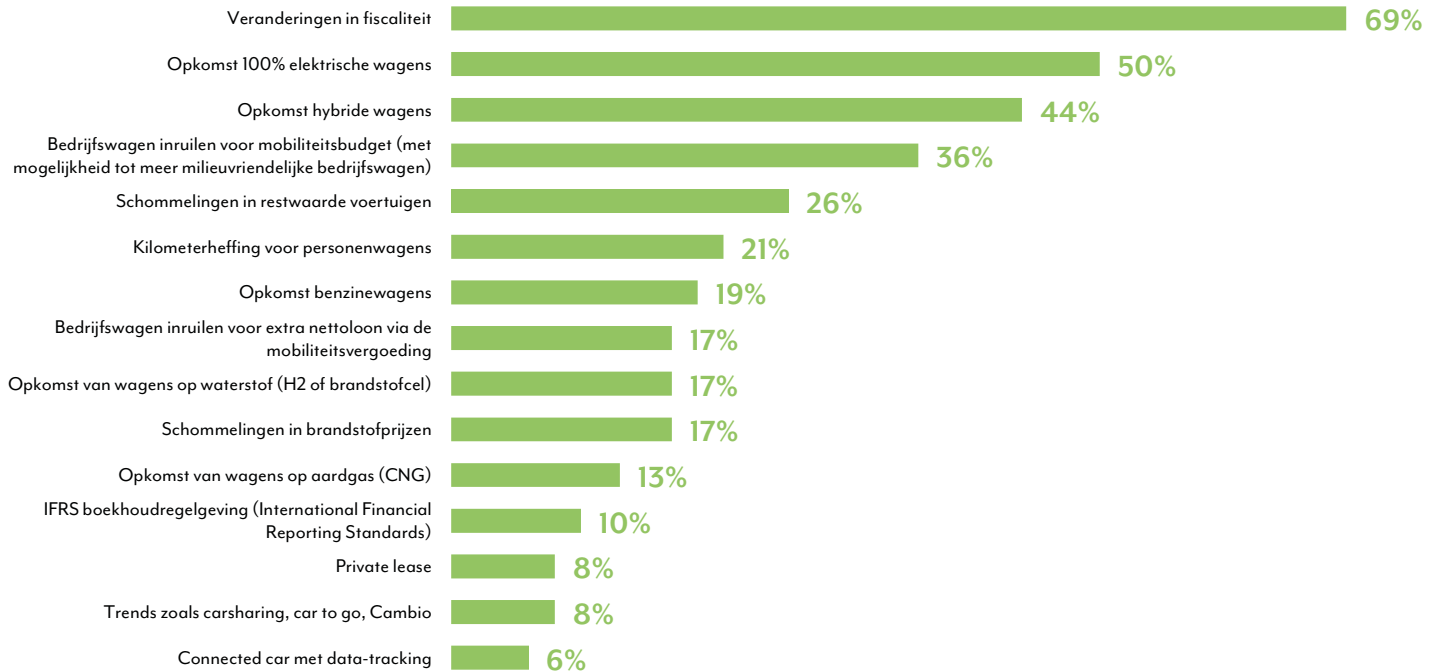


GROOTSTE UITDAGINGEN

De grootste uitdagingen volgens de managers in de komende 6 tot 12 maanden hebben uiteraard te maken met de recente wijzigingen op fiscaal vlak. Er heerst onrust over de lagere aftrekbaarheid en de gevolgen van de nieuwe WLTP-testen. Daarnaast is de uitdaging van de energietransitie steeds nadrukkelijker aanwezig.

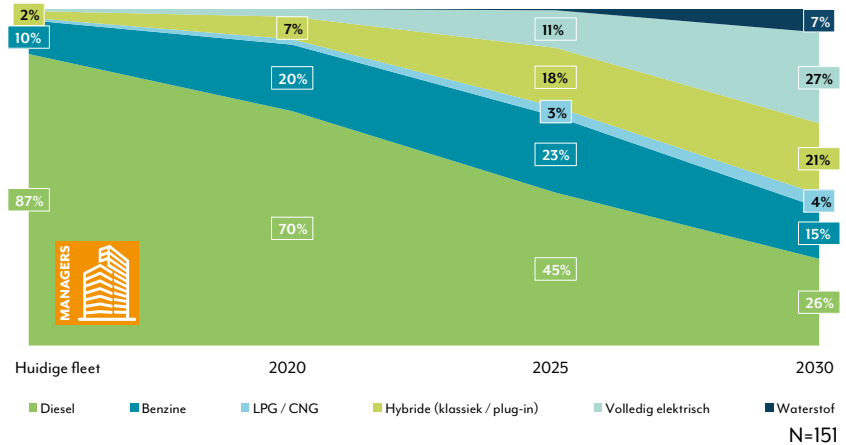


Wat zijn de grootste uitdagingen / evoluties / trends die u verwacht de komende 6 tot 12 maanden in het domein van wagenparkbeheer en mobiliteit?



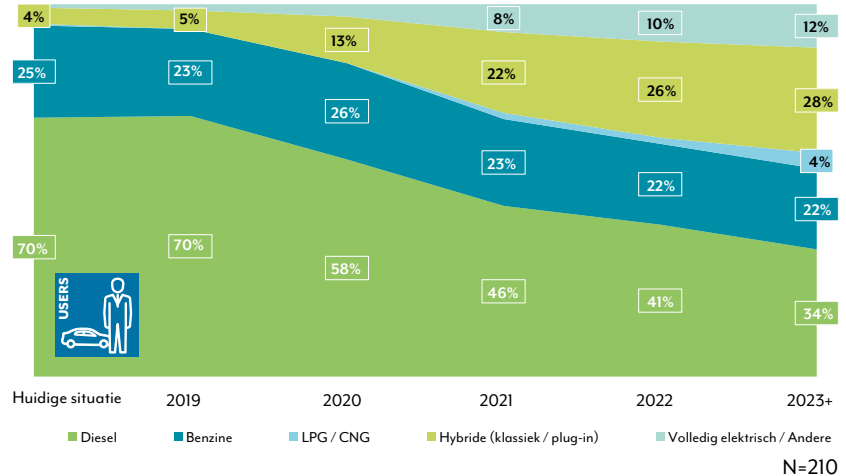
EVOLUTIE MOTORISATIE

De managers bevestigen dat diesel ook binnen de bedrijfsvloten een forse daling doormaakt. Deze tendens zou tussen 2020 en 2025 nog sterker worden, zodat het aandeel van de diesel tot rond 45% zou dalen. Wees echter voorzichtig met het te snel begraven van de diesel, want onze enquête uit 2017 voorsag toen een dieselaandeel dat vanaf 2018 onder de 80% zou dalen, terwijl de managers vandaag een cijfer van 87% naar voor schuiven. De tanende populariteit van diesel komt de benzinemotoren ten goede, maar toch zouden vanaf 2020 vooral de hybride (klassiek of plug-in) of volledig elektrische motoren de vloten verder inpalm. Een echte doorbraak van CNG wordt vandaag (nog) niet verwacht. Waterstof komt voorzichtig om de hoek kijken.



KEUZE MOTORISATIE

Deze grafiek geeft aan welke keuze op vlak van aandrijving de gebruikers van bedrijfswagens denken te zullen maken voor hun volgende nieuwe voertuig. Vooral de hybride voertuigen zouden een sterke vooruitgang boeken, ten koste van de diesel. Het aandeel (niet-hybride) benzinewagens zou ongeveer gelijk blijven. De volledig elektrische auto zou langzaam aan zijn intrede doen met een aandeel van 12% tegen 2023.



AANBEVELING MOTORISATIE

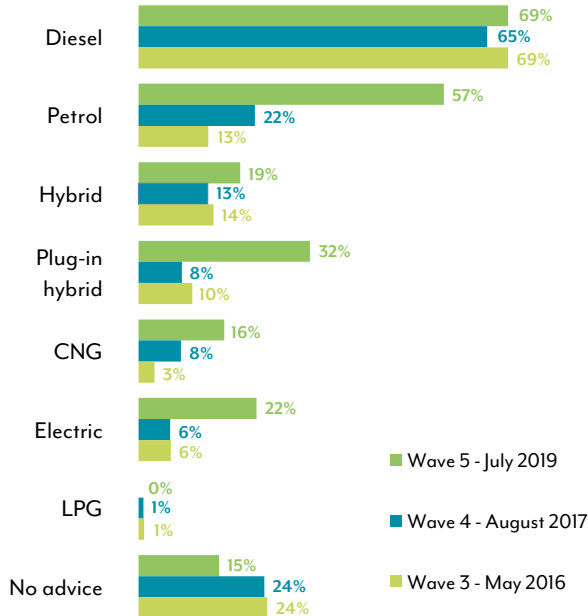
Deze grafiek leidt tot vier vaststellingen:

1. Diesel blijft voor ondernemingen net zo aanbevelenswaardig als drie jaar geleden;
2. De aantrekkelijkheid van benzine heeft sinds 2017 een flinke sprong voorwaarts gemaakt;

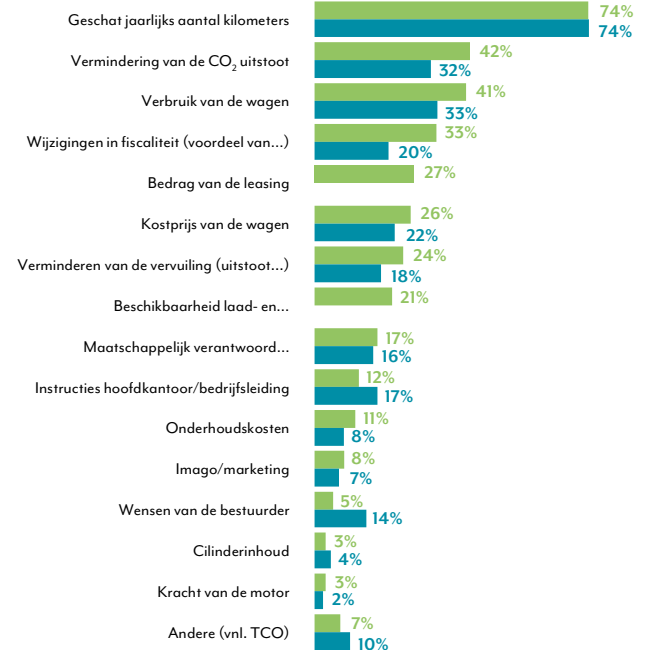
3. De aandacht voor het milieu bij ondernemingen wordt vertaald in de meer uitgesproken aanbeveling van klassieke en plug-in hybrides, volledig elektrische modellen en CNG-auto's;
4. Het geschatte aantal kilometer per jaar blijft het criterium nummer één voor de motorisatiekeuze.



Welke brandstoftypes worden er aanbevolen aan werknemers?

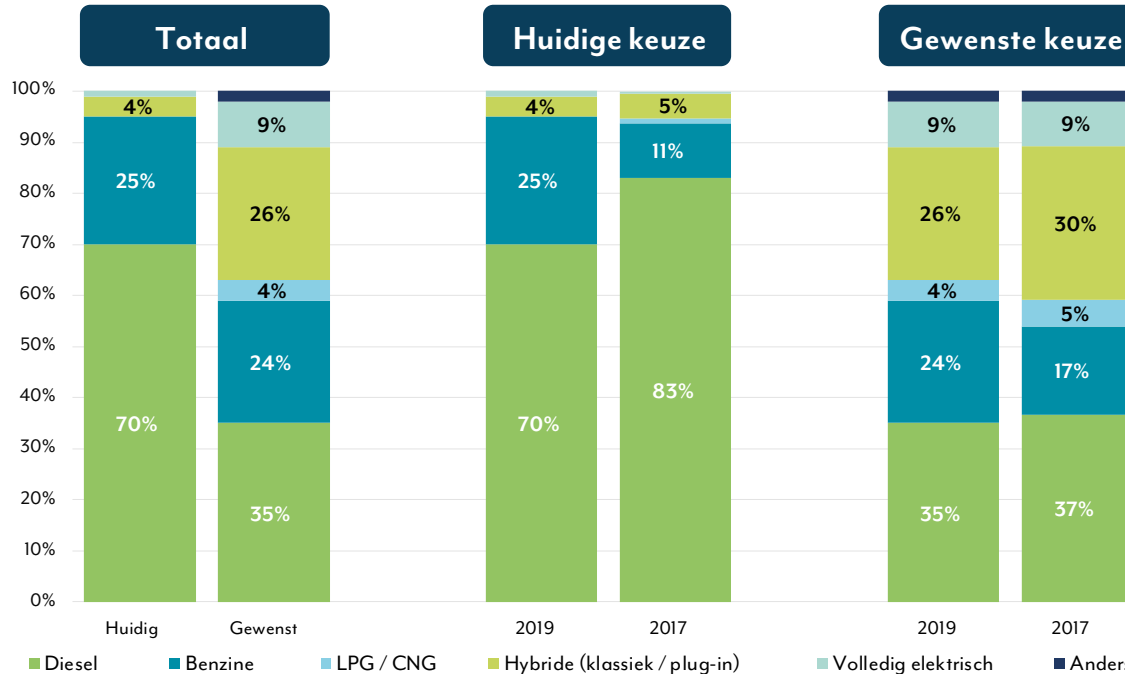


Waarop baseert u zich om bepaalde brandstoftypes aan te raden aan werknemers?



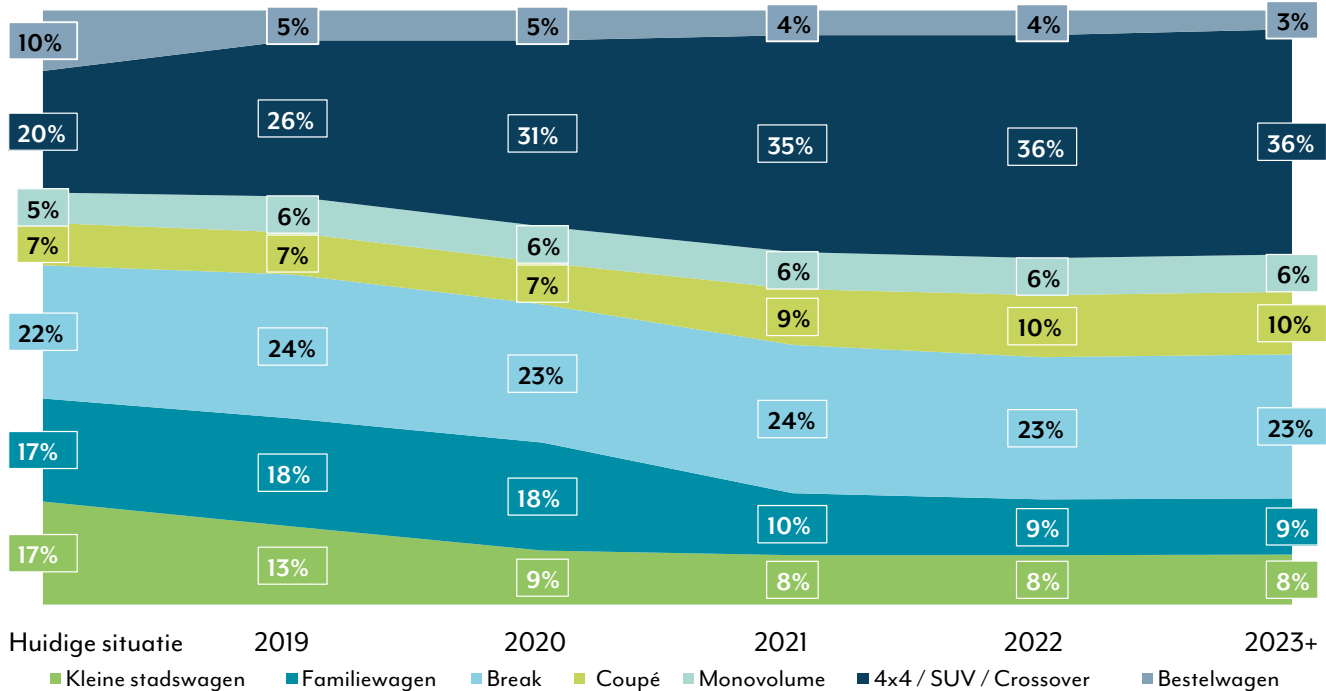
PROFIEL MOTORISATIE

De trends, die in 2017 bij de bestuurders aan de oppervlakte kwamen, worden bevestigd: een belangrijk percentage van de gebruikers van een dieselveertuig geeft aan te willen omschakelen naar een andere motorisatie. 35% van hen zou daarbij willen overstappen naar een (deels) elektrisch aangedreven model (klassieke en plug-in hybride of volelektrisch).



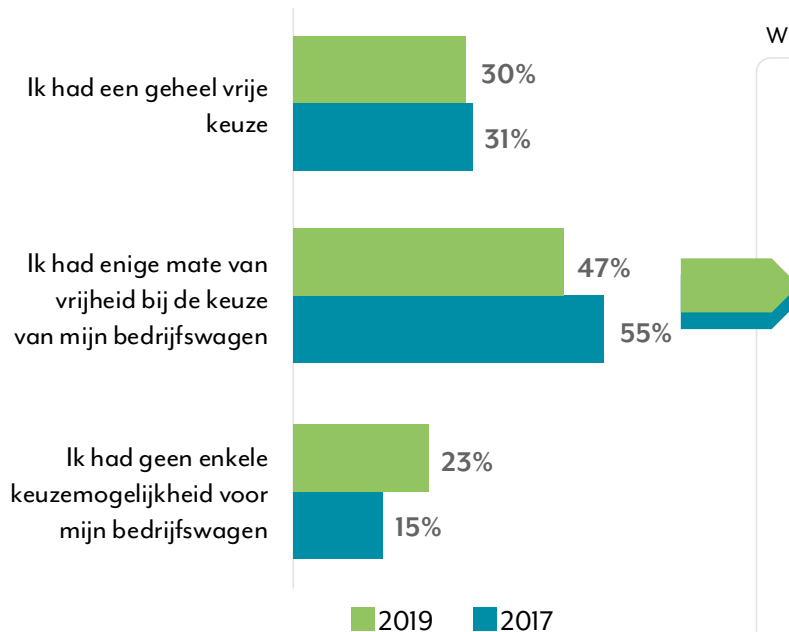
KEUZE WAGENTYPE

De SUV blijft, net als particulieren, ook bestuurders van firmawagens verleiden, al zou de groei van dit segment een kleine vertraging of stagnering doormaken vanaf 2021. De break blijft een vaste waarde in het Belgische fleetpark. Andere belangrijke tendensen zijn een duidelijke daling van de voorkeur voor familiewagens, kleine stadswagens en lichte bedrijfsvoertuigen.

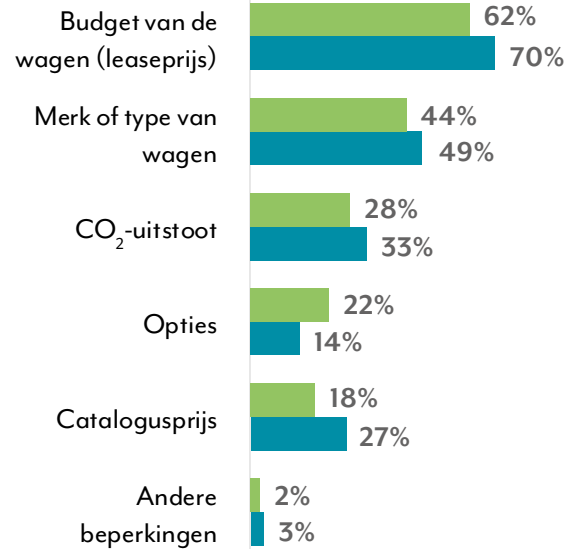


BEDRIJFSWAGEN KIEZEN

Ondernemingen lijken strenger geworden bij het toekennen van een firmawagen. 23% van de bestuurders heeft geen enkele keuzevrijheid, terwijl dat in 2017 maar voor 15% van hen het geval was; 47% geeft aan nog een bepaalde keuzevrijheid te hebben, terwijl dat bij onze vorige enquête nog 55% was. Het leasingbudget, dat door 62% van de ondervraagden aangehaald wordt, blijft het essentiële criterium bij de voertuigkeuze.



Welke beperkingen had u bij de keuze van uw bedrijfswagen? N=99

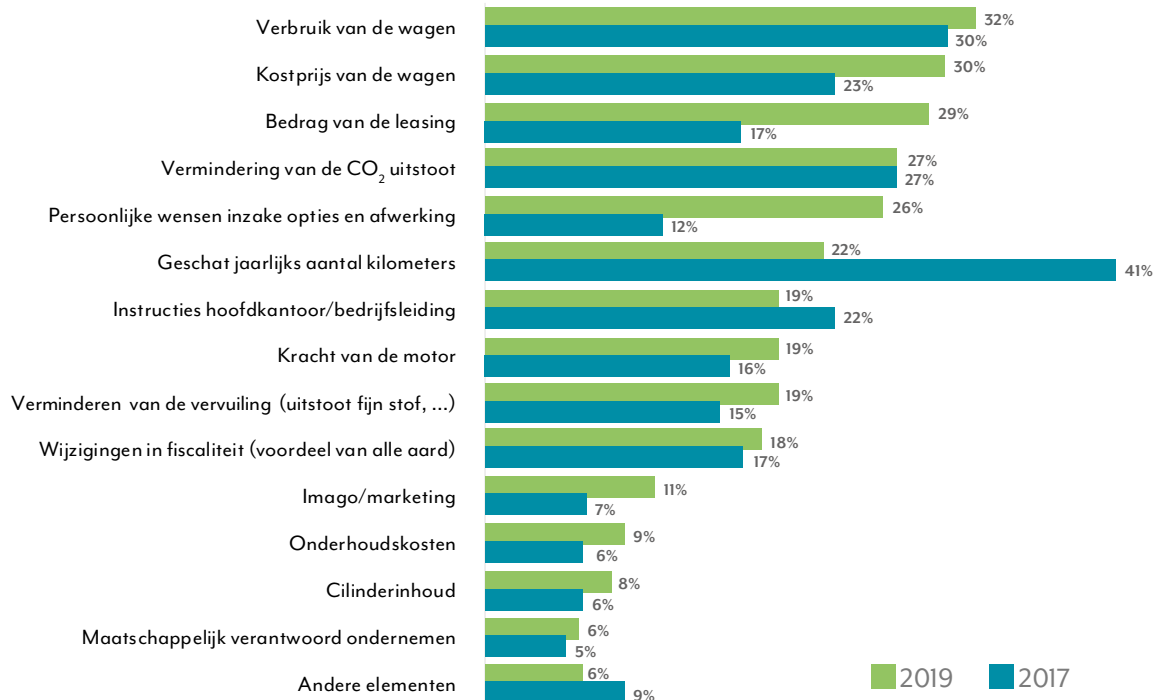


BRANDSTOFTYPE KIEZEN

De keuze voor het soort brandstof of aandrijving draait rond twee bezorgdheden: het budget en het leefmilieu. Het verbruik en de prijs - van het voertuig of de leasing - vormen de belangrijkste keuzecriteria, terwijl hetzelfde geldt voor de CO₂-uitstoot. Verder valt op dat het geschat aantal kilometers in vergelijking met ons onderzoek in 2017 een niet meer zo doorslaggevend criterium is (een daling van 41% naar 22%).



Waarop baseert u zich om bepaalde brandstof of aandrijftypes te kiezen bij de keuze van uw bedrijfswagen?

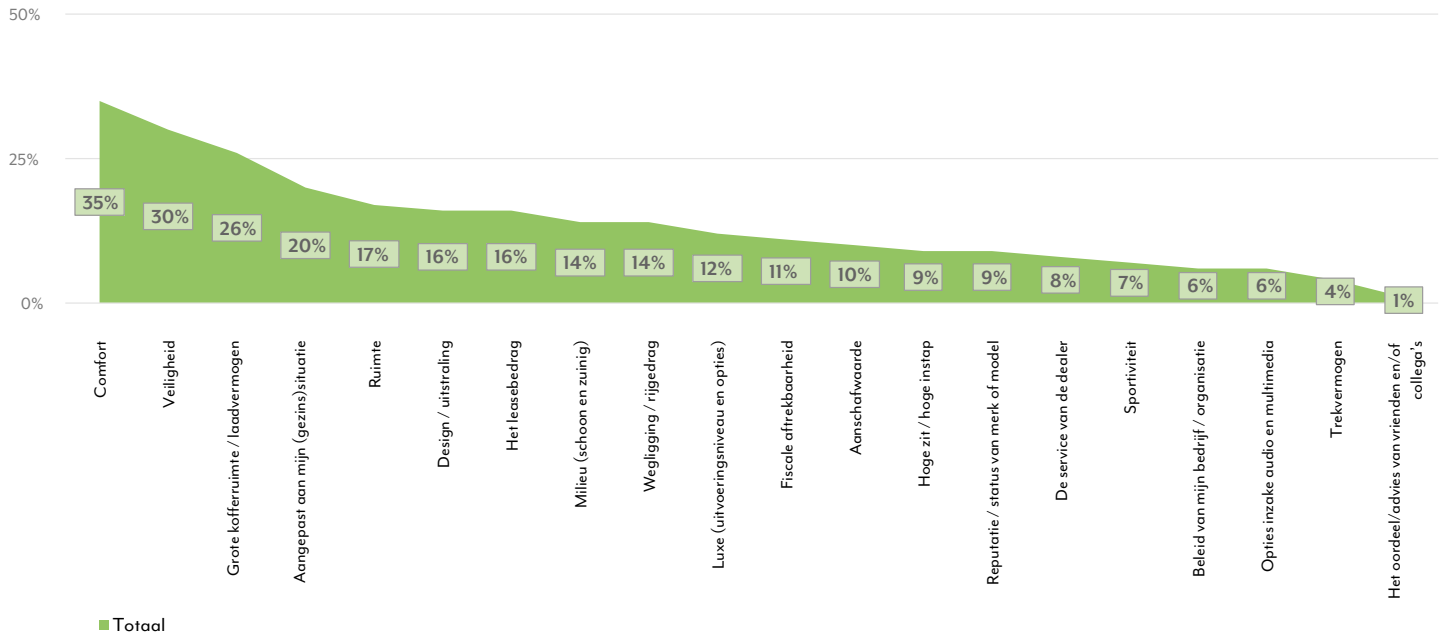


ATTITUDES

In vergelijking met 2017 staat voortaan het comfort voorop als het aankomt op de keuzecriteria van de bestuurders van firmawagens. Veiligheid werd als koploper onttroond en neemt nu de tweede plaats in. Een andere - eerder verrassende - daler is het milieubewustzijn, dat slechts de 8^{ste} plaats inneemt, terwijl dat aspect bij onze vorige enquête nog op een 3^{de} plek stond.

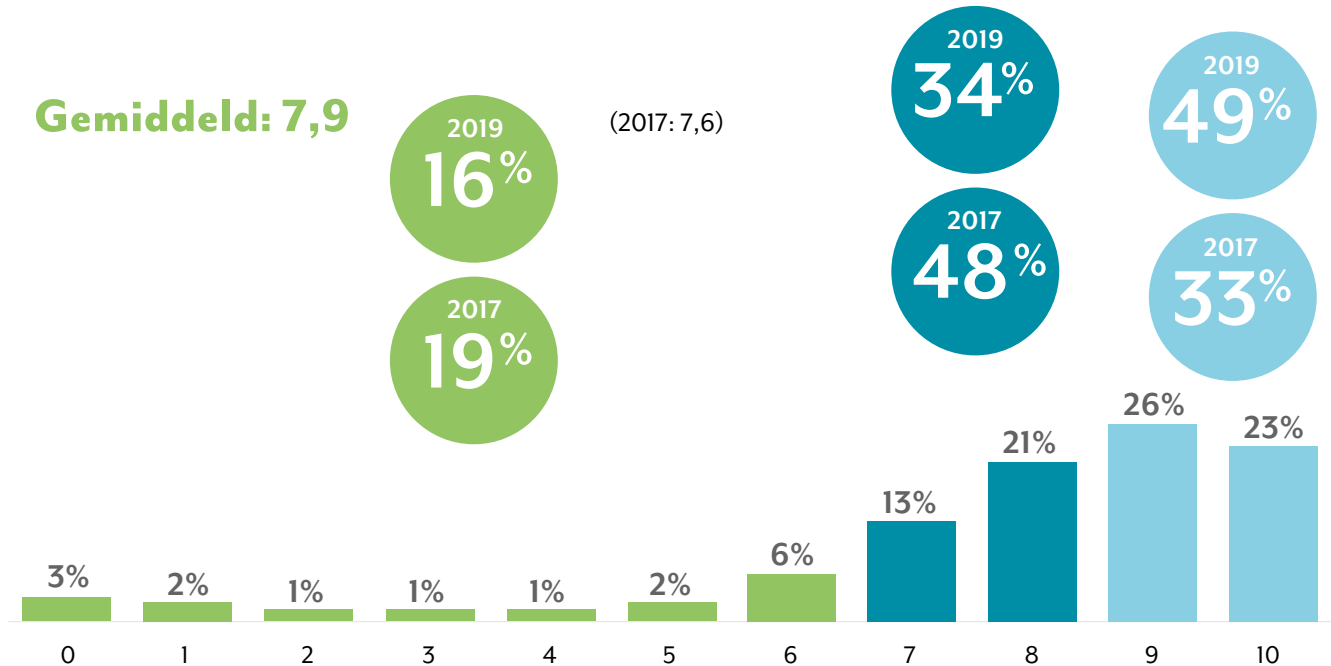


Vindt u de volgende factoren belangrijk bij de keuze van uw bedrijfswagen?



TEVREDENHEID WAGEN

De algemene tevredenheid van de gebruikers over hun voertuig is gestegen van 7,6 in 2017 naar 7,9 in 2019; hierbij springt vooral het aandeel erg tevreden bestuurders in het oog (quoteringen van 9 en 10 op 10), dat van 33% naar 49% oplom. De automobielconstructeurs krijgen dus logischerwijze een 'erg goed' als vermelding!

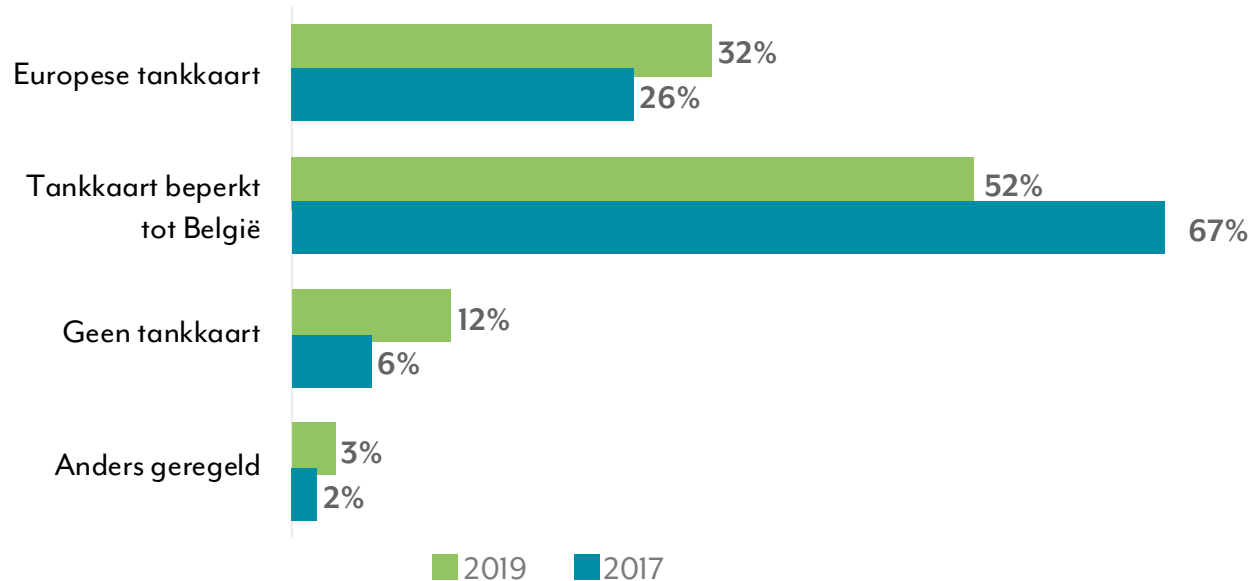


TANKKAART

De grote meerderheid van de bestuurders van firmawagens (84%) beschikt over een tankkaart. Het gebruiksgemak van de tankkaart is hier niet vreemd aan, waardoor hun aantal nog licht toeneemt in vergelijking met 2017. Het aantal tankkaarten met onbeperkt gebruik is sindsdien evenwel fors gedaald, terwijl kaarten met gebruiksbependingen steeg van 67% naar 52%, en het aandeel zonder tankkaart zelfs verdubbelde tot 12%. Het lijkt erop dat bedrijven rationeler en milieubewuster omgaan met hun tankkaartbeleid. Dit kan de kosten drukken en/of niet-noodzakelijke verplaatsingen beperken.



Heeft u een tankkaart op kosten van uw werkgever, vennootschap of zelfstandige activiteit?

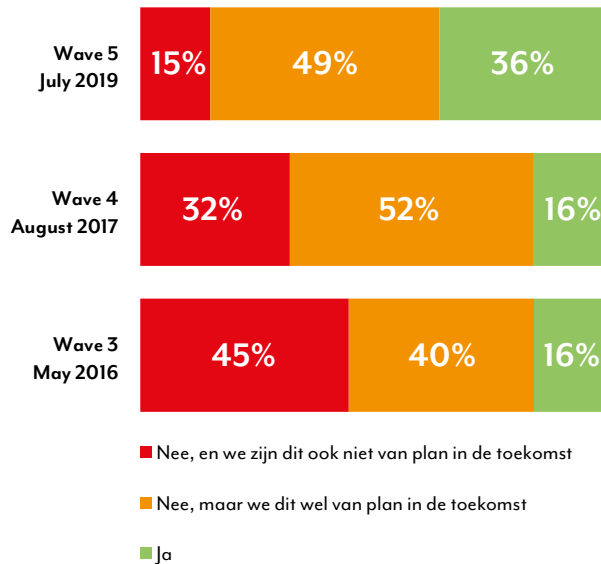


LAADINFRASTRUCTUUR

Sinds ons vorige onderzoek (augustus 2017) investeerden de bedrijven fors in oplaadinfrastructuur. 36% van de ondervraagden beschikt vandaag over oplaadpunten op hun site, terwijl dat aandeel in 2017 op slechts 16% lag. Vandaag zegt slechts 15% van de bedrijven dat het hierin niet wil investeren, tegen 32% in 2017 en 45% in 2016. Bovendien bevestigt 69% van de ondernemingen stappen te (willen) zetten om een laadpaal bij hun werknemers thuis te plaatsen. In 2017 lag dat aandeel nog op 43%.

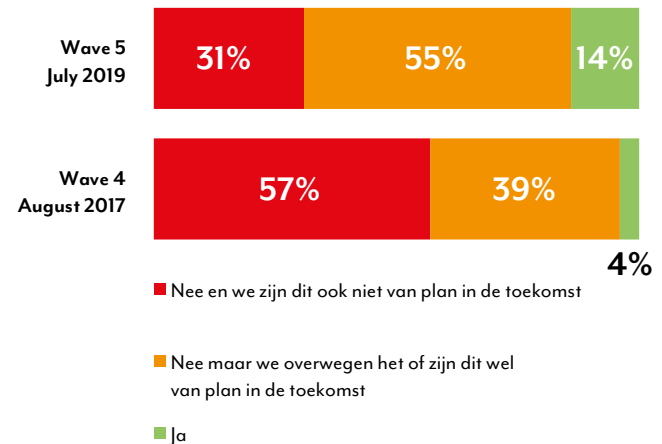


Is er laadinfrastructuur voor elektrische of plug-in hybride wagens voorzien in uw onderneming?



N=151

Kosten die een onderneming maakt in de aankoop, plaatsing en onderhoud van een oplaadpunt bij een werknemer thuis, zijn aftrekbaar ten belope van 120%. Heeft u dergelijke investeringen al gedaan voor een of meerdere van uw werknemers?



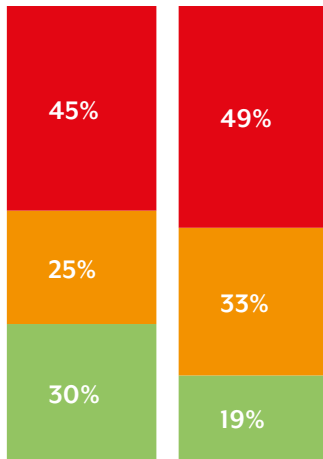
LAADINFRASTRUCTUUR

De komst van laadpalen op de werkplek wordt in zekere mate bevestigd door de bestuurders (55% in 2019 tegen 52% in 2017). Wat de thuisinfrastructuur betreft, lijkt dit nog niet het geval (35% in 2019 tegen 39% in 2017).



Is er laadinfrastructuur voor elektrische of plug-in hybride wagens beschikbaar in uw onderneming/bij u thuis?

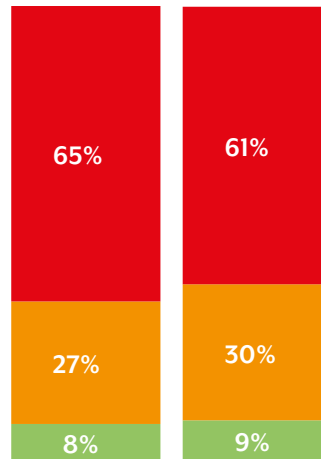
Laadinfrastructuur op het werk



2019

2017

Laadinfrastructuur thuis



2019

2017

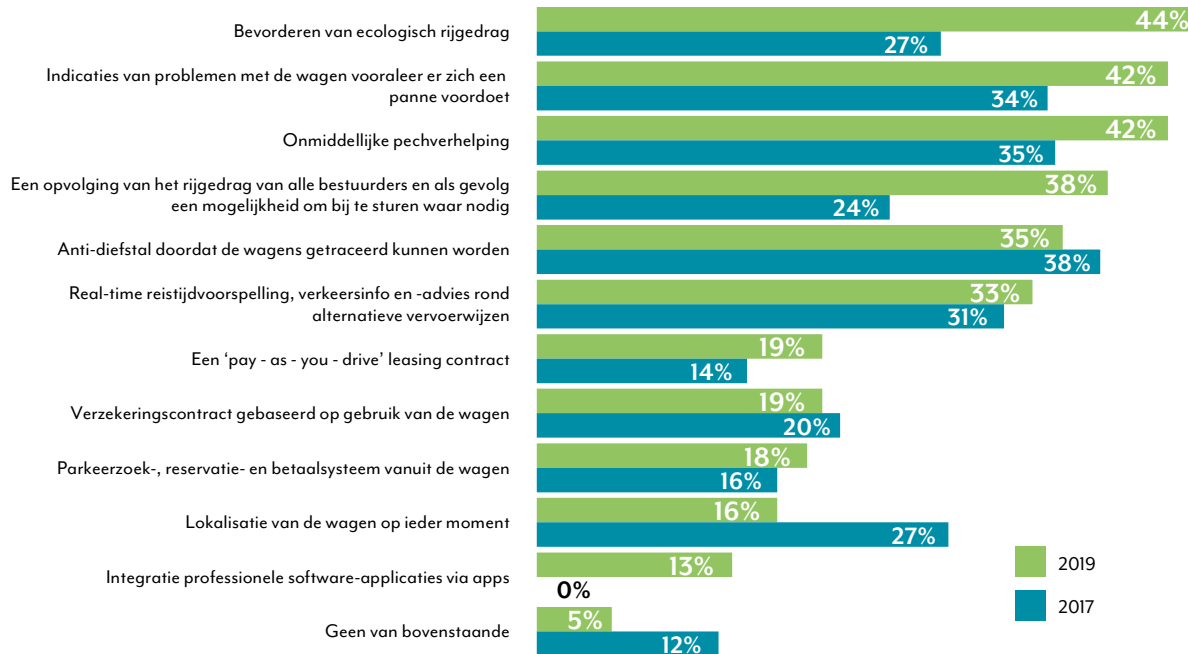
- Nee, en we zijn dit ook niet van plan in de toekomst
- Nee, maar we zijn dit wel van plan in de toekomst
- Ja

CONNECTED CAR

Het is sinds ons onderzoek van 2017 duidelijk dat onboardtechnologie vooral gebruikt wordt om de bestuurder te helpen een milieuvriendelijke rijstijl aan te nemen. Meer dan 44% van de fleetmanagers gaf dit aspect, terwijl dit 27% in 2017 was. Andere opvallende voordelen zijn noodhulp en de indicatie van technische problemen voor ze zich voordoen.

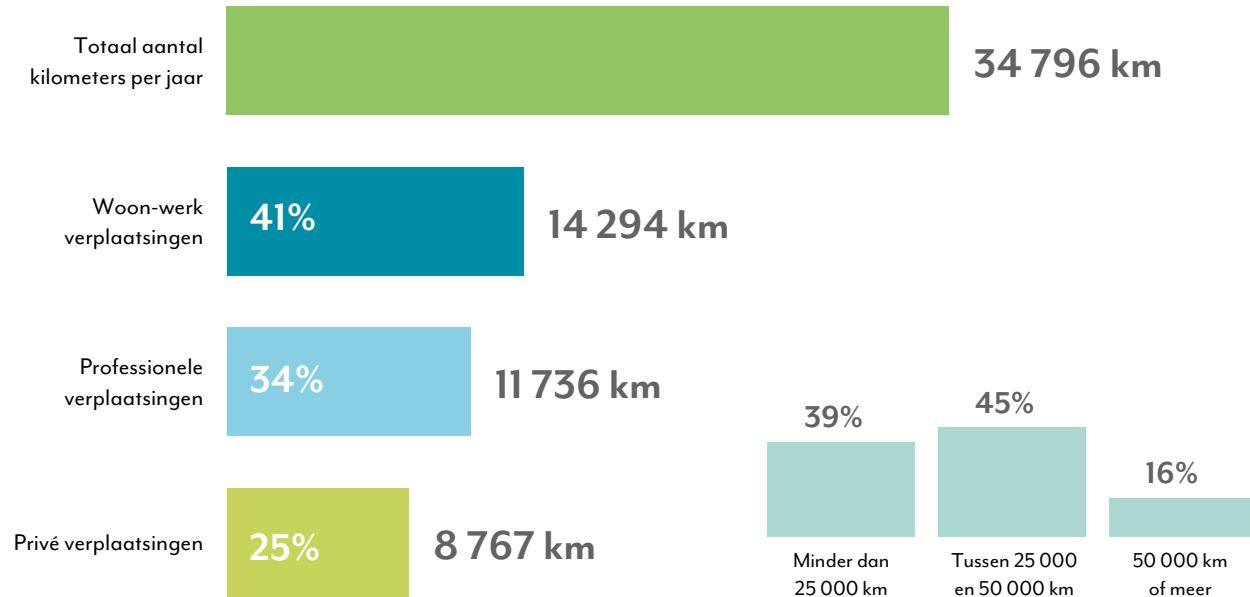


Welk van onderstaande voordelen van de geconnecteerde wagen binnen uw fleet vindt u het meest interessant?



MOBILITEITSPROFIEL

Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per jaar bedraagt volgens de bestuurders ongeveer 35.000, waarvan 41% afgelegd wordt voor het woon-werkverkeer, 34% voor professionele verplaatsingen en 25% voor privéverplaatsingen. Dit soort algemeen gemiddelde is altijd delicaat om te interpreteren, aangezien de ervaring ons leert dat de manier waarop de kilometers berekend worden, sterk kan variëren van bestuurder tot bestuurder. Wat alleszins opvalt, is dat beroepsactieven statistisch minder privékilometers afleggen dan de niet-actieve personen.





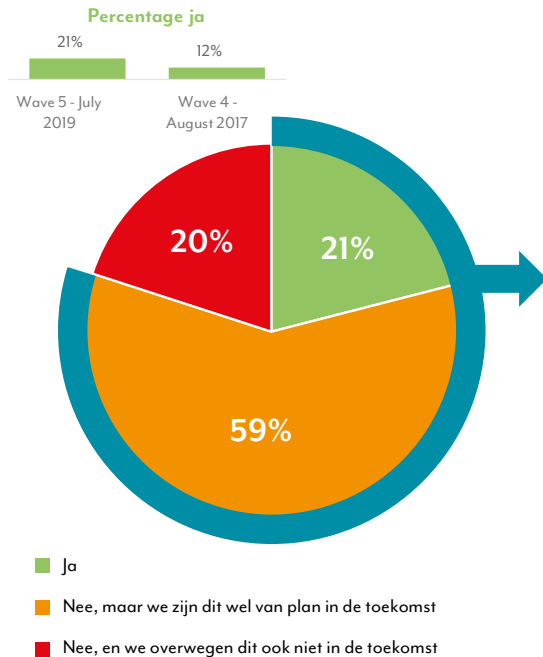
MOBILITEITSBUDGET

MOBILITEITSPLAN AANBOD

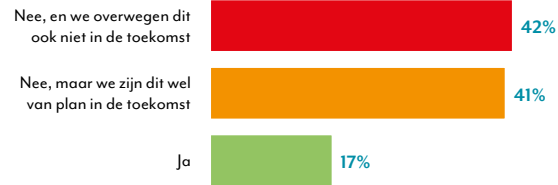
De trend is duidelijk: steeds meer bedrijven stellen een globaal mobiliteitsplan op voor hun werknemers. 21% van de ondervraagden is al tot actie overgegaan (tegen 12% in 2017), terwijl 59% de intentie heeft om in de nabije toekomst werk te maken van een mobiliteitsplan. 58% van de ondernemingen doet een beroep of zal een beroep doen op een externe partner voor het invoeren van een dergelijk plan. In dat geval zal het leasingbedrijf (55%) of het sociaal secretariaat (32%) de voorkeurspartner vormen.



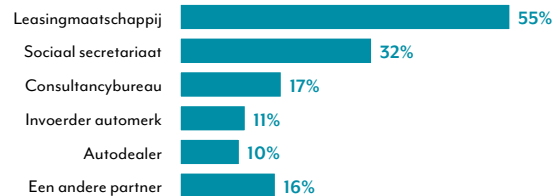
Heeft u voor uw onderneming een mobiliteitsplan?



Werkt u samen met een partner voor de implementatie van uw mobiliteitsplan? (Enkel bij bedrijven met een mobiliteitsplan of die een mobiliteitsplan plannen: N=132)



Met welk type partner werkt u samen of wil u samenwerken bij de implementatie van uw mobiliteitsplan? (Enkel bij bedrijven met een mobiliteitsplan of die een mobiliteitsplan plannen: N=132)

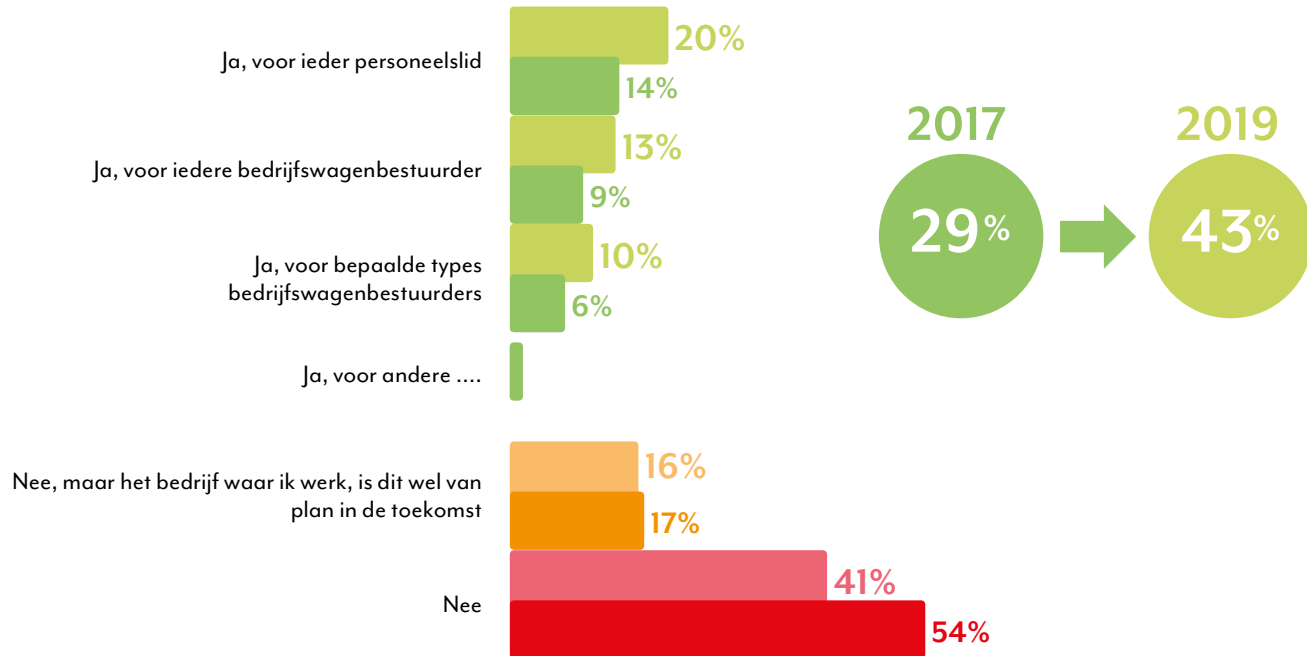


MOBILITEITSPLAN AANBOD

43% van de ondervraagde bestuurders bevestigt dat hun bedrijf een mobiliteitsplan heeft ingevoerd, waarvan zij gebruik kunnen maken om andere transportmiddelen dan - of in combinatie met - de auto te gebruiken. Dit cijfer bedroeg in 2017 nog 29%. Dit bevestigt de antwoorden van de managers en de actuele trends.



Biedt uw bedrijf een mobiliteitsplan of budget aan dat personeelsleden in functie van hun persoonlijke behoeften kunnen spenderen aan een brede waaier van transportmiddelen en diensten?

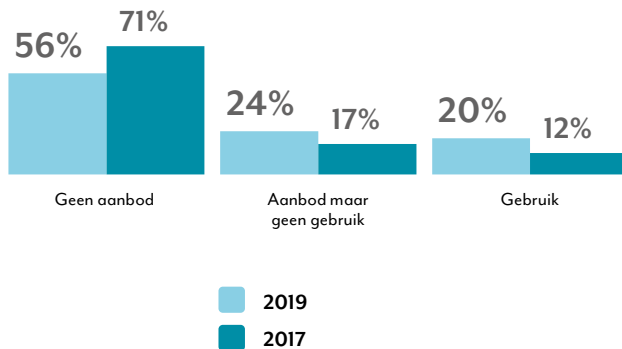


AANBOD MOBILITEITSPLAN

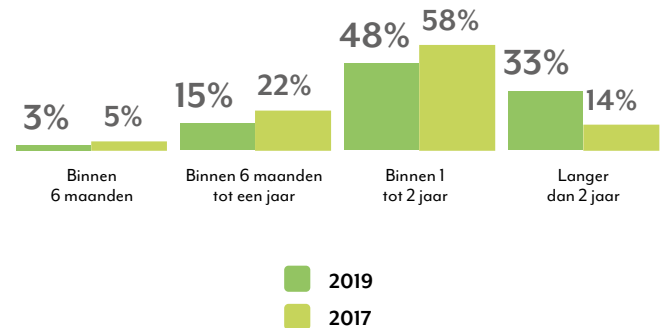
Er zijn - tegenover 2017 - dus duidelijk meer mobiliteitsplannen beschikbaar, terwijl ook het aantal geïnteresseerde werknemers in de lift zit. De werknemers van ondernemingen die nog geen mobiliteitsplan hebben opgezet, denken dat dit binnen 1 à 2 jaar toch zal gebeuren.



Maakt u op dit ogenblik gebruik van een mobiliteitsbudget? (Totale steekproef)



Op welke termijn schat u dat uw bedrijf een mobiliteitsbudget zal invoeren?

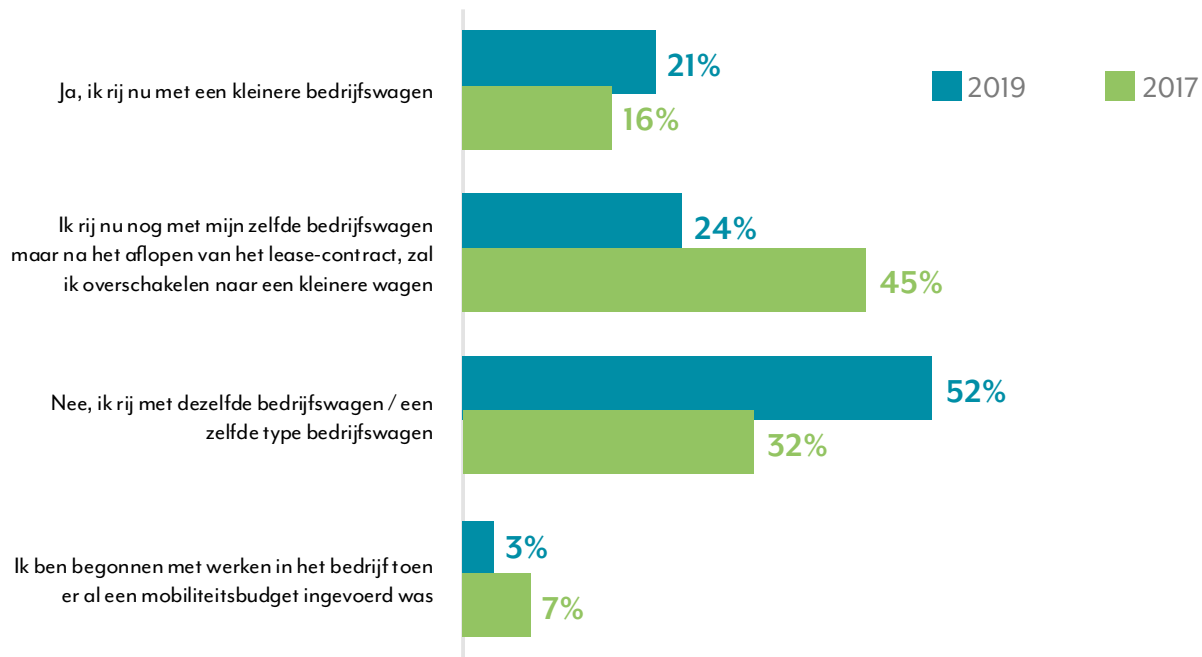


MOBILITEITSPLAN IMPACT

De invoering van een mobiliteitsplan heeft een impact op de keuze van de firmawagen, aangezien 45% van de ondervraagden bevestigt dat ze een kleinere auto kozen - of willen kiezen. Dit cijfer daalt evenwel tegenover 2017, toen het nog 61% bedroeg.



Bent u veranderd van bedrijfswagen nadat een mobiliteitsbudget werd ingevoerd in het bedrijf waar u werkt?

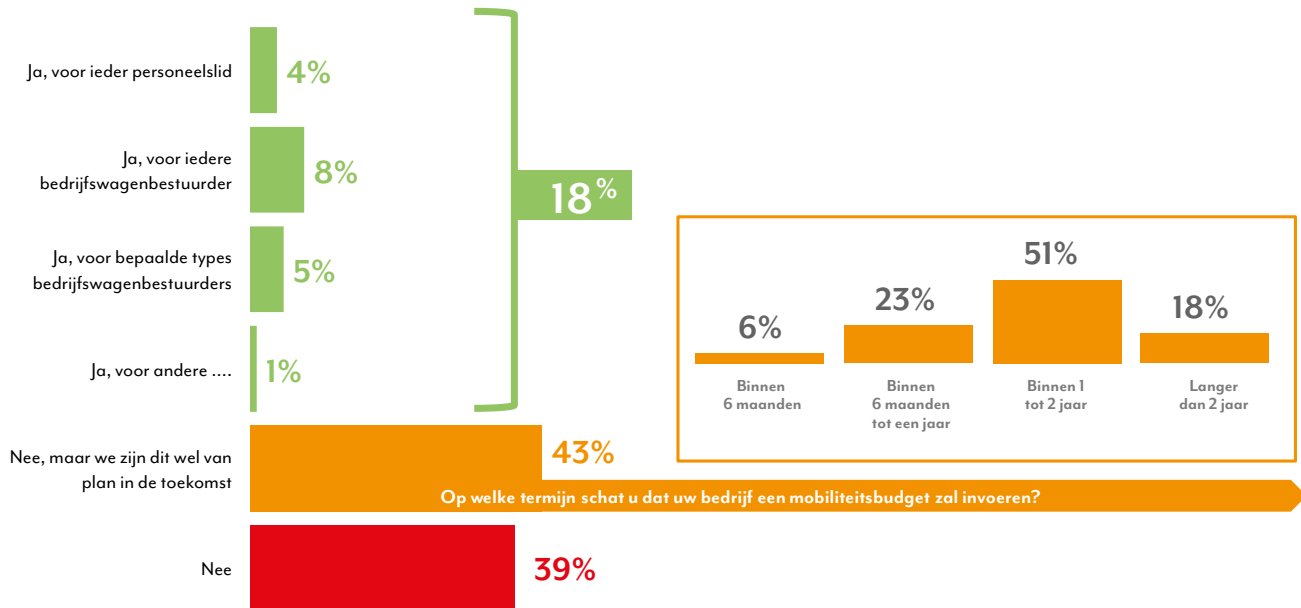


MOBILITEITSBUDGET AANBOD

Het mobiliteitsbudget zoals dat in maart 2019 gestemd werd, heeft al 18% van de ondervraagde bedrijven weten te verleiden, waarna zij het ook ingevoerd hebben. 43% heeft de intentie om het te doen binnen een termijn die voor het merendeel van de ondervraagden (51%) tussen 1 en 2 jaar ligt.



Sinds 1 maart 2019 is de wet omtrent het mobiliteitsbudget in werking. Biedt uw bedrijf een mobiliteitsbudget aan, of heeft het hiertoe al beslist dit jaar, zodat personeelsleden in functie van hun persoonlijke behoeften een budget kunnen spenderen aan een brede waaier van transportmiddelen en diensten?

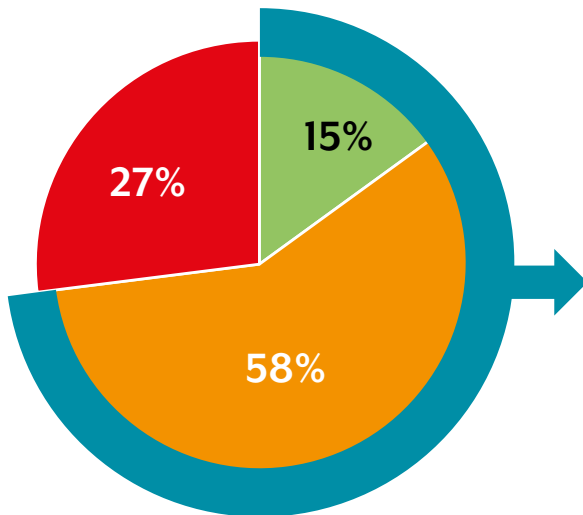


MOBILITEITSBUDGET PARTNER

Van de bedrijven die een mobiliteitsbudget hebben geïmplementeerd, doet 73% een beroep op een externe partner voor de nodige ondersteuning. In 35% van de gevallen gaat het om het sociaal secretariaat en in 33% ervan om de leasingmaatschappij.



Werkt u samen met een partner voor de implementatie van uw mobiliteitsbudget?



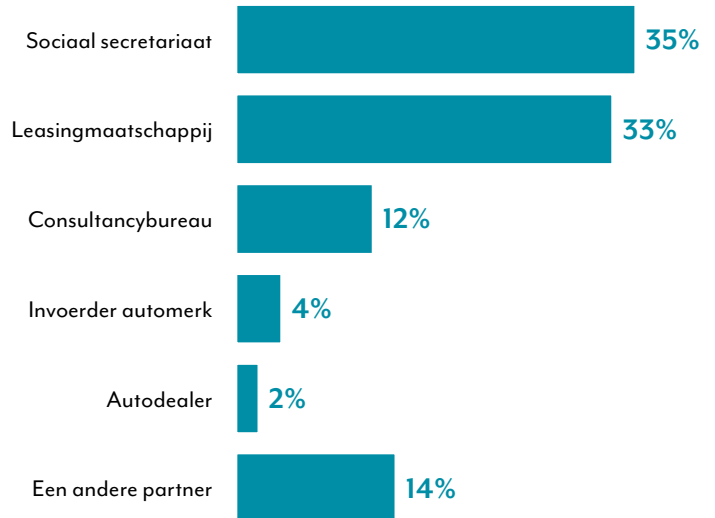
■ Ja

■ Nee, maar we zijn dit wel van plan in de toekomst

■ Nee, en we overwegen dit ook niet in de toekomst

N=71

Met welk type partner werkt u samen of wil u samenwerken bij de implementatie van uw mobiliteitsbudget? (Enkel bij bedrijven met een mobiliteitsbudget of die een mobiliteitsbudget plannen: N=52)



MOBILITEITSBUDGET AANBOD

Recent werd een specifieke wetgeving omtrent het mobiliteitsbudget goedgekeurd. Het mobiliteitsbudget bevat drie pijlers, waaruit je 1 of meerdere kan kiezen. Hieronder volgt een korte uitleg van elke pijler:



Pijler 1:
Je kan nog steeds voor een bedrijfswagen kiezen die aan dezelfde fiscale regels onderworpen is, maar hij mag niet meer dan 105 g/km CO₂ uitstoten (in 2019), moet voldoen aan de strengste Euromilieunorm die geldt voor nieuwe wagens en mag niet meer kosten dan de bedrijfswagen waarvan je afstand doet.
en/of

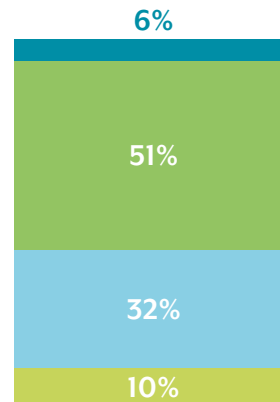
Pijler 2:
Je kan een waaier aan duurzame vervoermiddelen en diensten kiezen die volledig vrijgesteld zijn van fiscale en sociale bijdragen:

- (elektrische) fiets, step, monowheel, segway, bromfiets, elektrische motorfiets
- Openbaar vervoersabonnement woon werkverkeer, tickets in België en Europa;
- Carpooling, autodelen, taxivervoer, autoverhuur met chauffeur;
- Autoverhuur zonder chauffeur, met een maximum van 30 dagen per jaar;
- Huur of interestkost van een woning op minder dan 5 km van de vaste werklocatie.
en/of

Pijler 3:
Hou je op het einde van het jaar een saldo over, dan wordt jou die in cash uitbetaald, maar met afhouding van 38,07% sociale bijdragen

In hoeverre is deze nieuwe wetgeving rond het mobiliteitsbudget voor u duidelijk?

- Helemaal duidelijk
- Eerder duidelijk
- Eerder niet duidelijk
- Helemaal niet duidelijk



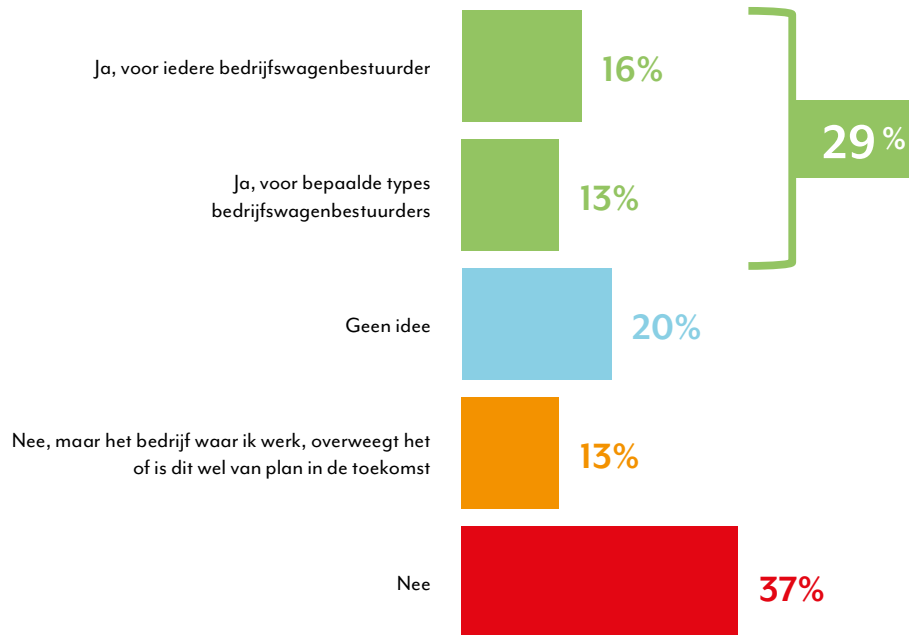
Slechts 57% van de bestuurders zegt precies te weten wat het mobiliteitsbudget inhoudt. Voor 42% van hen blijft deze nieuwe reglementering erg vaag.

MOBILITEITSBUDGET AANBOD

Deze grafiek toont dat 20% van de bestuurders nog niet weet of zijn bedrijf al dan niet een mobiliteitsbudget aanbiedt. Een duidelijk bewijs dat er binnen de ondernemingen nog werk aan de winkel is op het vlak van informatieverstrekking.



Biedt uw bedrijf een mobiliteitsplan of budget aan binnen de nieuwe specifieke wetgeving of heeft het hiertoe al beslist dit jaar, zodat personeelsleden in functie van hun persoonlijke behoeften kunnen kiezen uit een of meerdere pijlers?

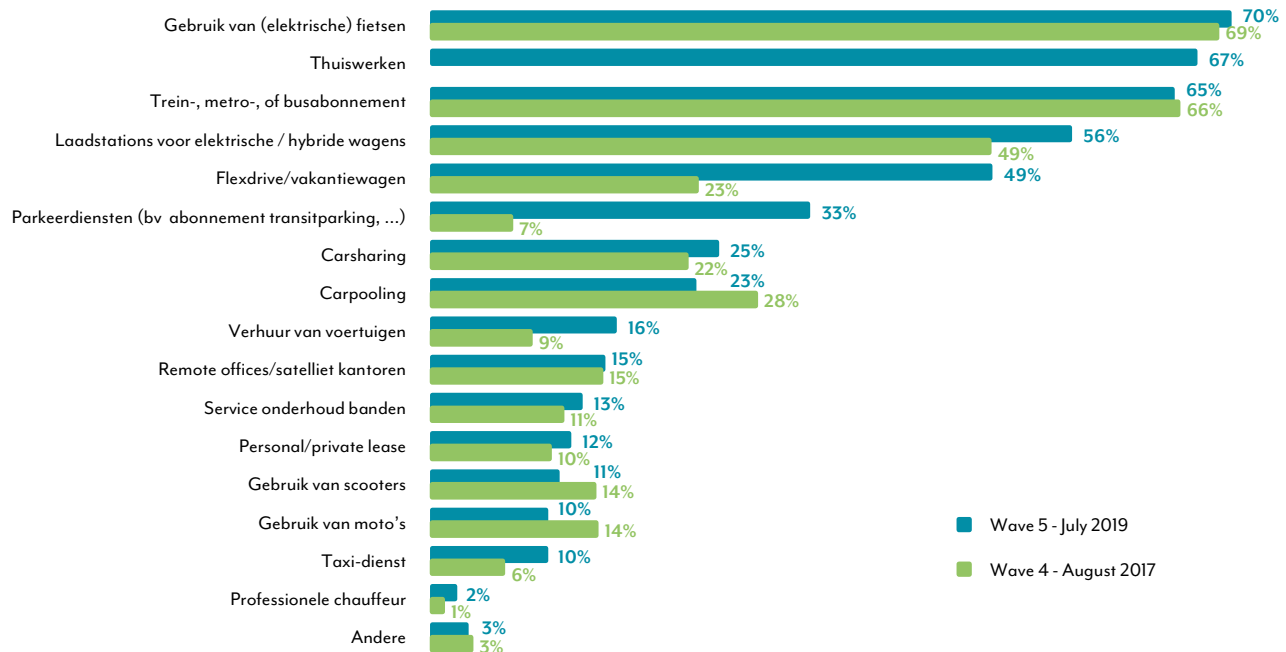


MOBILITEITSBUDGET ELEMENTEN

De ondervraagde managers citeren de (elektrische) fiets, thuiswerken en een abonnement voor het openbaar vervoer als de meest ideale aanvullingen op de auto in het kader van de uitoefening van hun job. De interesse voor laadpalen, flexibele leasingcontracten en een parkingservice zijn eveneens aan een forse opmars bezig. Verder worden het milieu en de groeiende parkeerproblemen ook vaak vermeld in dit onderzoek.



Welke diensten zijn volgens u, gecombineerd met het gebruik van de bedrijfswagen, essentieel in een mobiliteitsbudget?

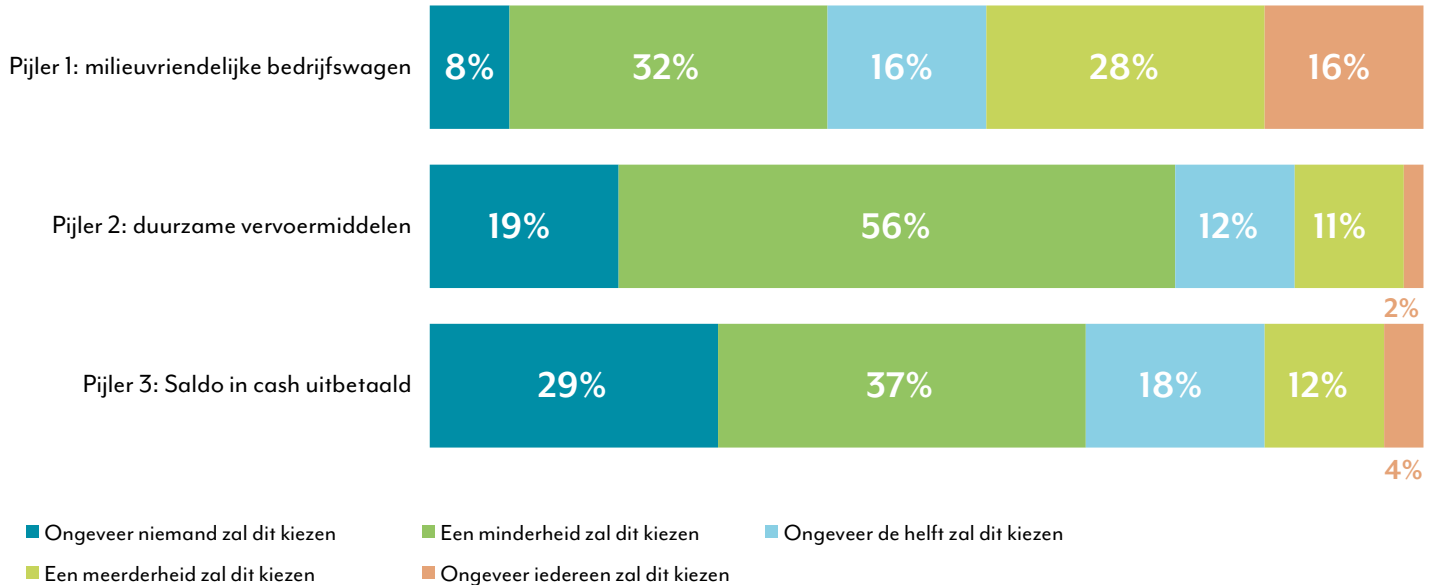


MOBILITEITSBUDGET ELEMENTEN

De managers denken dat de meerderheid van hun werknemers (60% vertrouwensindex) duidelijk voor de eerste pijler (milieuvriendelijker voertuig) zal kiezen, wanneer ze hun mobiliteitsbudget aanbieden. De tweede pijler (duurzame vervoer) krijgt minder stemmen dan verwacht (25% vertrouwensindex). Mogelijk ligt de relatieve ontoegankelijkheid - zonder wagen - van de onderneming van de ondervraagden aan de basis hiervan.



Sinds 1 maart 2019 is de wet omtrent het mobiliteitsbudget in werking. Deze wet laat werknemers toe om hun mobiliteit samen te stellen uit 3 pijlers. Hoe schat u in dat de werknemers een bedrijfswagen zou invullen, indien ze die keuze krijgen van uw bedrijf / het bedrijf waar u werkt?

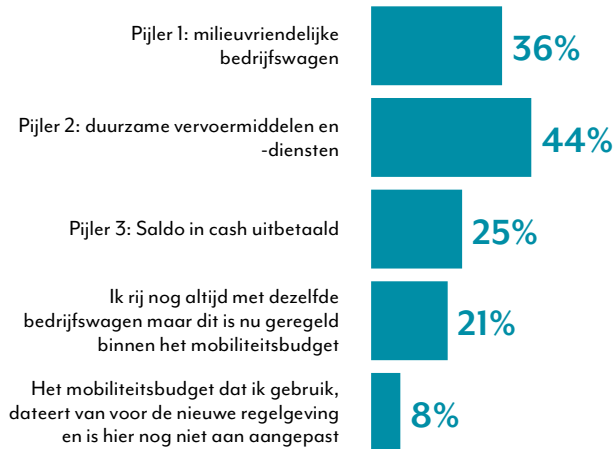


MOBILITEITSPLAN OPTIES

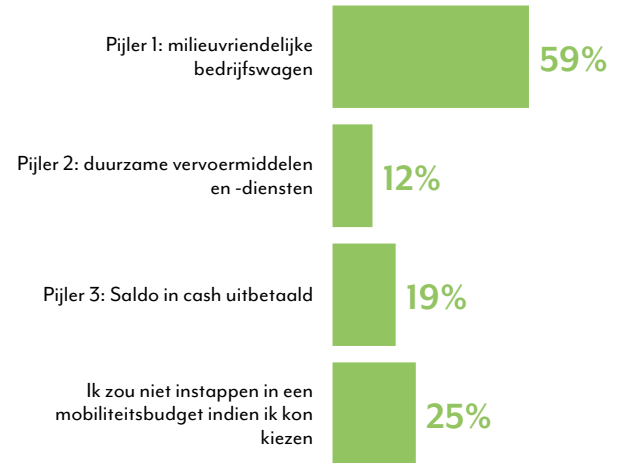
Deze grafiek lijkt de vorige resultaten wat tegen te spreken, aangezien in de bedrijven waar een mobiliteitsbudget werd ingevoerd, de tweede pijler (duurzaam vervoer) met 44% het meeste succes oogst. De eerste pijler wordt door 36% van de bestuurders gekozen. De cijfers zijn voor de werknemers van de bedrijven waar een mobiliteitsbudget werd ingevoerd, dan weer heel verschillend. Zij opteerden in 59% van de gevallen voor de eerste pijler, terwijl slechts 12% baat zag in de tweede pijler.



Welke optie of combinatie van opties heeft u gekozen binnen uw mobiliteitsbudget?



Welke optie of combinatie van opties zou u kiezen, indien u dit zou kunnen binnen uw bedrijf?

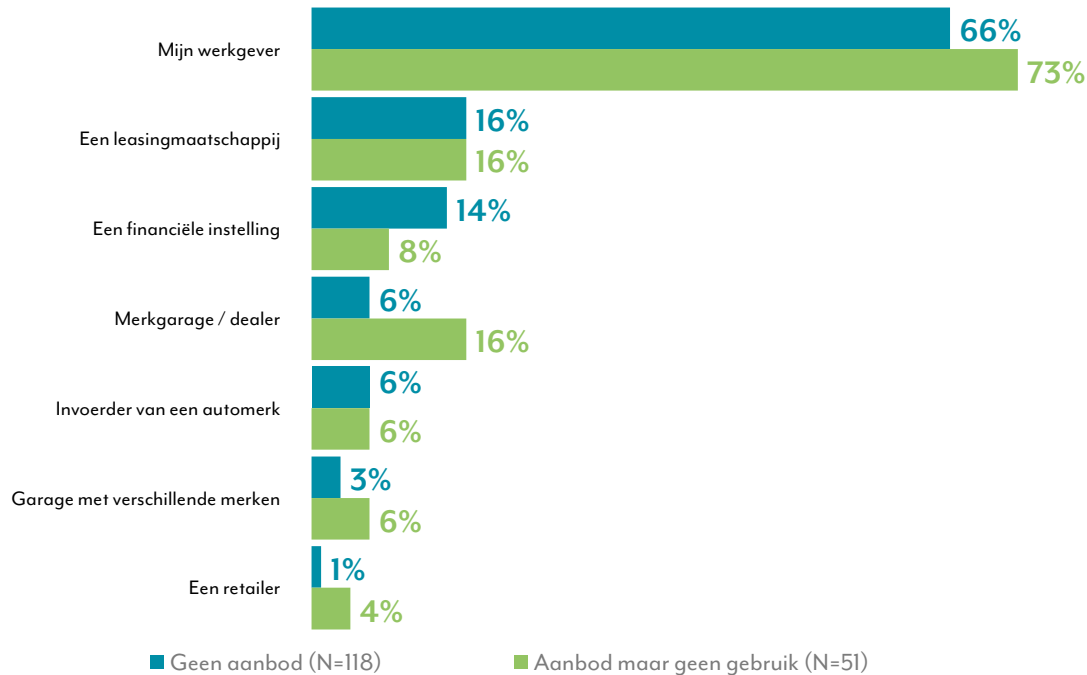


MOBILITEITSBUDGET ATTITUDE

Voor de werknemers bestaat een duidelijke nood om de reglementering rond het mobiliteitsbudget goed te kennen, aangezien een grote meerderheid (73% in de bedrijven met en 66% in de bedrijven zonder mobiliteitsbudget in het aanbod) zich wendt tot collega's voor het verkrijgen van meer informatie.



Wie zou u contacteren om meer informatie te krijgen over het mobiliteitsbudget?

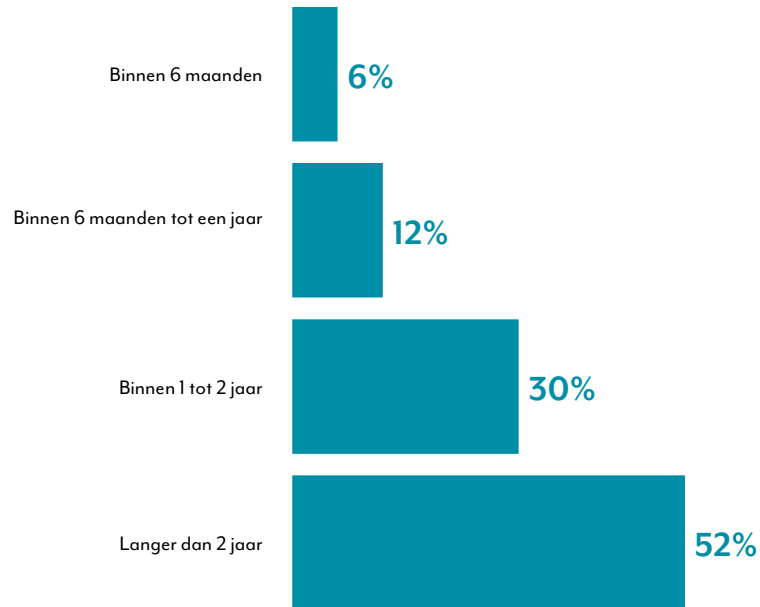


MOBILITEITSBUDGET TERMIJN

52% van de managers meent dat de meerderheid van hun medewerkers op een termijn langer dan 2 jaar zal overstappen op het mobiliteitsbudget en 30% denkt zelfs dat deze termijn uiteindelijk korter zal blijken te zijn (tussen 1 en 2 jaar). Men dient wel voor ogen te houden dat leasingcontracten doorgaans over 4 jaar lopen, waardoor het normaal is dat een groot deel van de bestuurders het einde van hun leasingcontract afwacht alvorens te opteren voor een mobiliteitsbudget.



Binnen welke termijn denkt u dat uw werknemers zullen kiezen voor een mobiliteitsbudget?

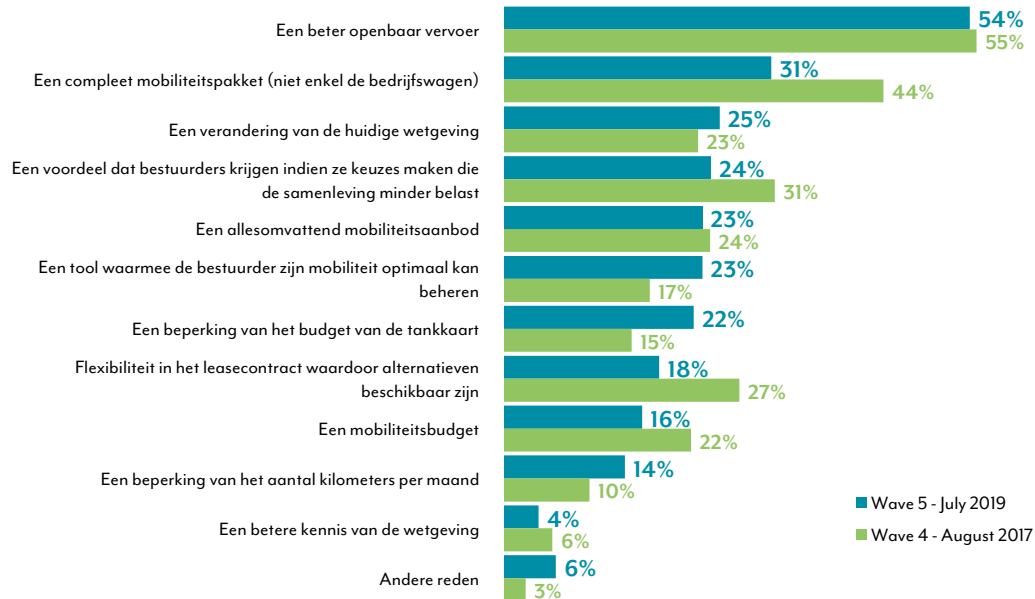


MOBILITEITSBUDGET DRIJVEREN

Een kleine meerderheid van fleetmanagers wijst naar de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer als cruciaal element om werknemers aan te zetten hun verplaatsingsgewoonten aan te passen. Verder valt op dat de invoering van een wettelijk kader rond het mobiliteitsbudget intussen nogal wat ongerustheid heeft weggenomen dat in 2017 nog bestond. Toen wenste nog 44% van de managers de komst van een mobiliteitsbudget dat fiscaal omkaderd zou zijn. Vandaag hamert nog slechts 31% op dit aspect. Anderzijds lijken de fleetmanagers te wijzen op een grotere flexibiliteit van de leasingcontracten.



Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen waardoor bedrijfswagen bestuurders hun mobiliteit en gebruik van de bedrijfswagen zouden veranderen?

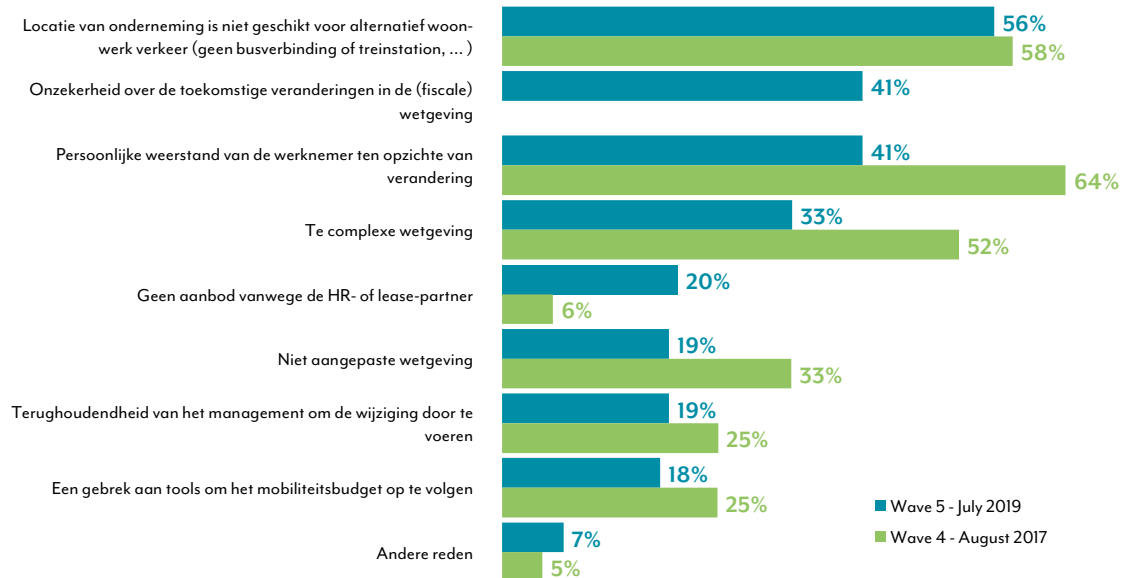


MOBILITEITSBUDGET DREMPELS

Net als in 2017 blijft de wat moeilijke bereikbaarheid van de onderneming de belangrijkste belemmering voor de bestuurders om hun verplaatsingsgewoonten te veranderen. De onzekerheden op fiscaal vlak blijken eveneens een sterke rem. De persoonlijke weerstand tegen verandering, die in 2017 nog door 64% van de ondervraagden werd geciteerd, komt nu nog bij slechts 41% van de antwoorden van de managers voor. Er lijkt stilaan een echte bewustwording voor een andere mobiliteit te ontluiken.



Wat zijn volgens u de belangrijkste maatregelen waardoor bedrijfswagen bestuurders hun mobiliteit en gebruik van de bedrijfswagen NIET zouden veranderen?





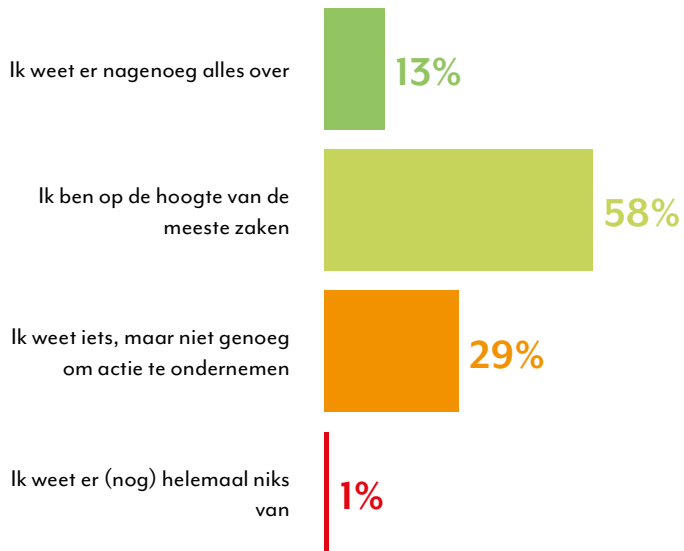
FISCALITEIT

FISCALITEIT KENNIS

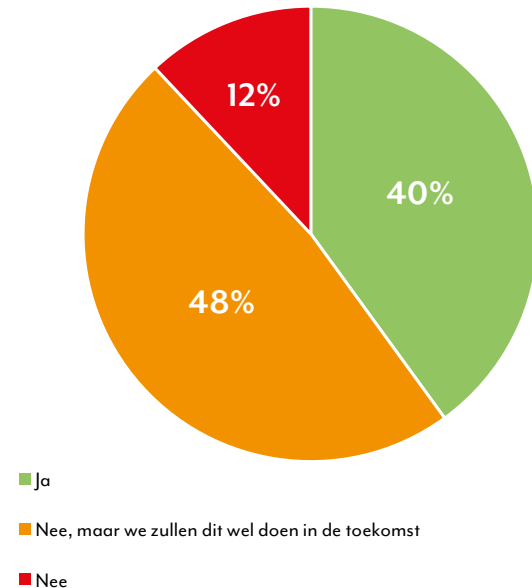
Eenzijds legt deze tabel de vinger op de verontrustende vaststelling dat bijna één op drie fleetmanagers meent dat hij onvoldoende geïnformeerd is over de fiscale veranderingen, zodat hij niet in staat is concrete beslissingen te nemen inzake zijn vloot. Anderzijds is het dan weer geruststellend te zien dat 88% van de deelnemers aan het onderzoek al maatregelen nam of zal nemen. Het laat zich aanzien dat de achterblijvers op zoek naar informatie zullen gaan.



Hoe goed bent u op de hoogte van de wijzigingen van de fiscale regels omtrent bedrijfswagens (lager tarief vennootschapsbelasting, strengere aftrek autokosten, voordeel van alle aard, mobiliteitsbudget, mobiliteitsvergoeding ...)?



Heeft u op basis van de fiscale wijzigingen het beheer van uw wagenpark veranderd?

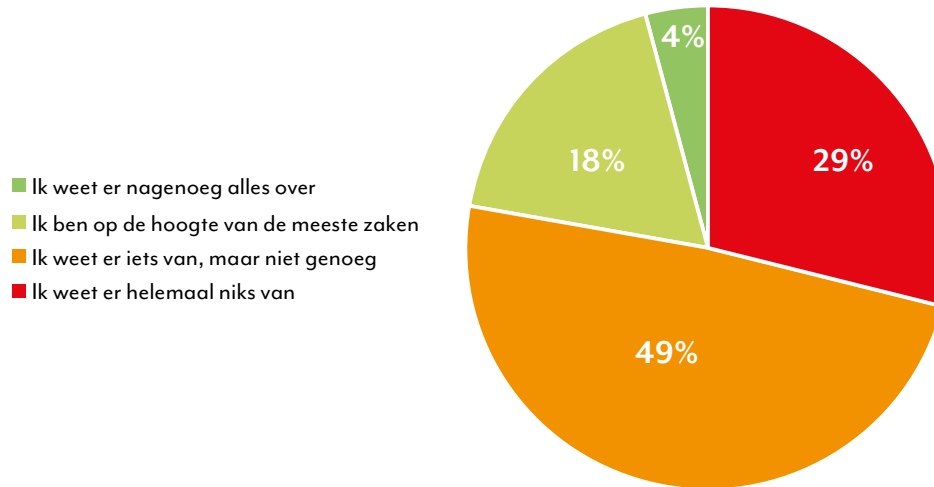


FISCALITEIT KENNIS

Deze grafiek toont dat er nog heel wat werk aan de winkel is om bestuurders op een voldoende kennisniveau te brengen, want 78% geeft te kennen dat ze niet genoeg weten over de fiscale regels rond firmawagens.



Hoe goed bent u op de hoogte van de wijzigingen van de fiscale regels omtrent bedrijfswagens (strengere aftrek autokosten, voordeel van alle aard, mobiliteitsbudget, mobiliteitsvergoeding...)?



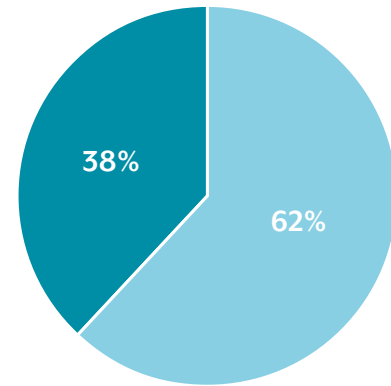
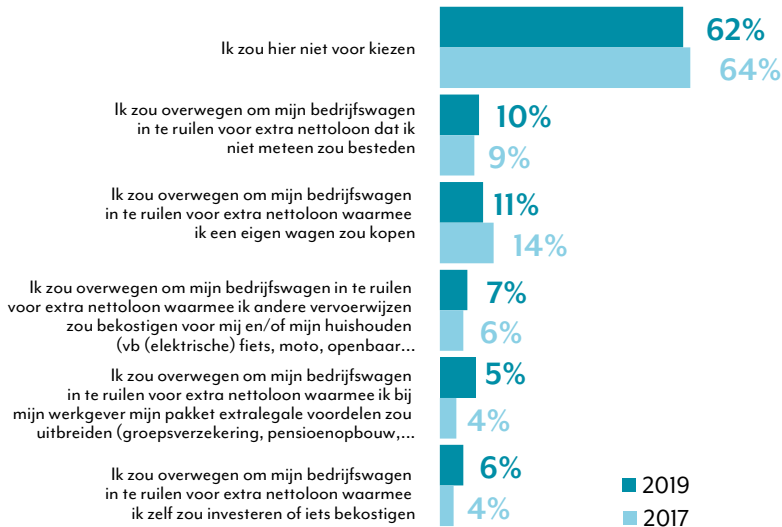
FISCALITEIT LOON

Eerdere berichten maakten het al duidelijk, en nu bevestigt ook dit onderzoek dat de 'cash for car', die in 2018 werd ingevoerd, niet aanslaat bij de bestuurders van firmawagens.



Sinds 2018 kunnen werknemers hun salariswagen inruilen voor een mobiliteitsvergoeding - ook wel bekend als de cash for car-regeling. Vanaf 1 maart 2019 zijn de regels daarrond soepeler. Concreet kunnen werknemers ervoor kiezen om de salariswagen die ze ter beschikking hebben of waarvoor ze in aanmerking komen, in te ruilen voor een som geld die ze dan vrij kunnen spenderen.

Welk van de volgende stellingen weerspiegelt het best uw mening over de mobiliteitsvergoeding?



■ Percentage dat overweegt om de bedrijfswagen in te ruilen voor loon
 ■ NIET overweegt om de bedrijfswagen in te ruilen voor loon

FISCALITEIT IMPACT

Voor het merendeel van de bestuurders (61%) hebben de recente wijzigingen op fiscaal vlak geen persoonlijke invloed en denken ze dat in de toekomst ook niet te hebben. Slechts een minderheid geeft aan dat ze hierdoor aangezet werden om voor een milieuvriendelijker voertuig te kiezen.



Welke impact hebben de verschillende wijzigingen aan de fiscaliteit omtrent bedrijfswagens voor u persoonlijk gehad?

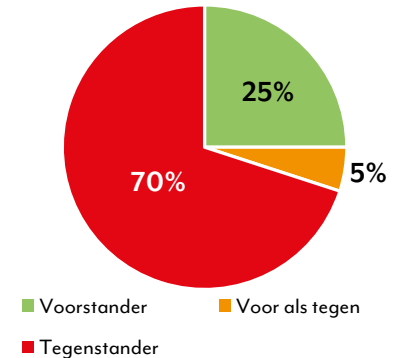
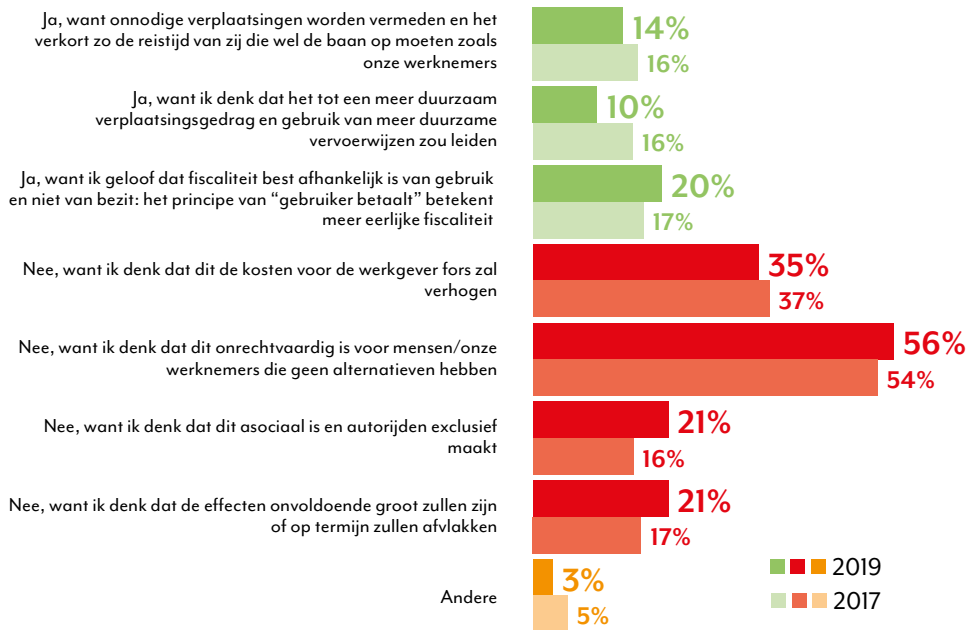


KILOMETERHEFFING

Ruim twee op drie fleetmanagers (70%) spreekt zich uit tegen de invoering van een kilometerheffing, wegens onrechtvaardig voor werknemers die bij het uitvoeren van hun job geen alternatief voor de auto hebben. Zij denken ook dat deze belasting de kosten voor de werkgever aanzienlijk zal doen toenemen.



Om de files terug te dringen, stellen sommige experts een slimme kilometerheffing voor, waarbij je een bedrag per gereden km betaalt afhankelijk van locatie, type weg en moment van je verplaatsing. De huidige aankoop en verkeersbelastingen zouden dan vervallen. Bent u hier voorstander van?

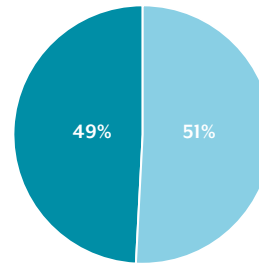


KILOMETERHEFFING

Het onderzoek leert dat de bestuurders erg uiteenlopende meningen hebben over de invoering van een intelligente kilometerheffing. Het voorname argument pro: de beperking van de onnodige verplaatsingen, die het verkeer vlotter zal doen verlopen. Voornaamste argument contra: de oneerlijke kant van deze taks voor bestuurders die geen (volwaardig) alternatief hebben.



Om de files terug te dringen, bepleiten sommige experts een slimme kilometerheffing voor personenwagens, waarbij je een bedrag per gereden km betaalt afhankelijk van locatie, type weg en moment van je verplaatsing. De huidige aankoop en verkeersbelasting voor je wagen zouden dan vervallen. Bent u hier voorstander van?



- Percentage voorstander
- Percentage 'geen voorstander'

N=210



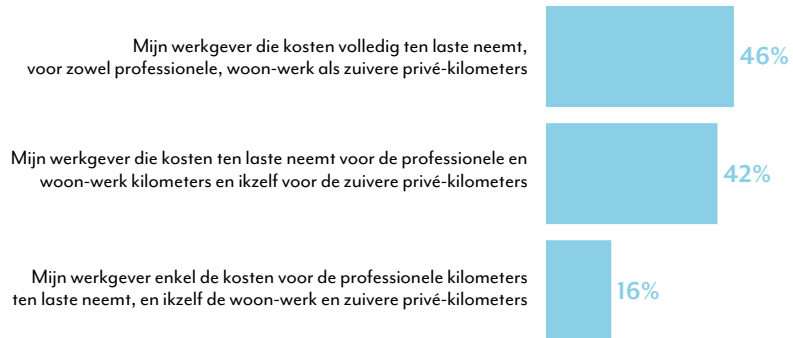
KILOMETERHEFFING

Indien een intelligente beprijzing van de mobiliteit ingevoerd zou moeten worden, dan denkt een kleine meerderheid van de managers (56%) dat de professionele verplaatsingen en het woon-werkverkeer ten laste van de werkgever zullen komen, terwijl de privéverplaatsingen door de medewerker gedragen zullen moeten worden. Het is geen verrassing dat veel bestuurders (46%) van mening zijn dat alle verplaatsingen (inclusief de privékilometers) door de werkgever gedragen zouden moeten worden.

Als de overheid een slimme kilometerheffing invoert, dan dient die betaald te worden door:



Als de overheid een slimme kilometerheffing invoert dan verwacht ik dat:





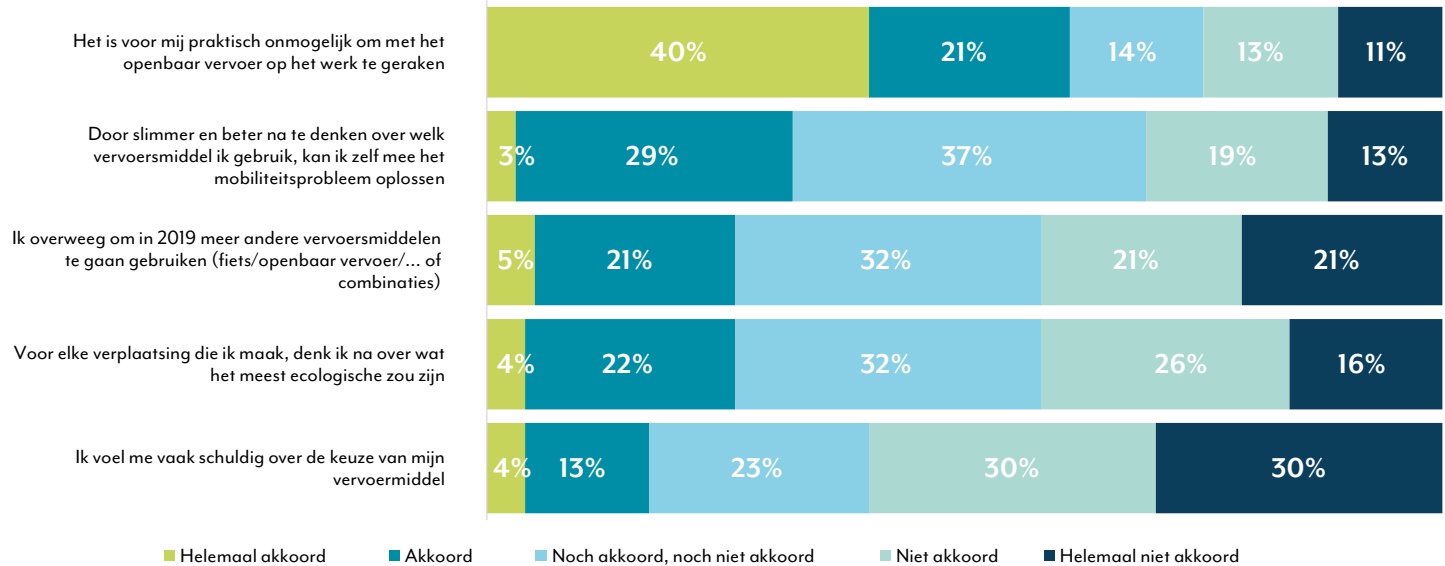
MILIEU

DUURZAAMHEID

De gemeenschap van bestuurders van een firmawagen blijkt erg gevoelig voor het milieu en ook klaar om sterke gebaren te stellen op het vlak van een milieuvriendelijker gedrag. Het meest belemmerende (zeg maar blokkerende) punt in de discussie ligt voornamelijk bij de moeilijkheid om de werkplek te bereiken met een ander vervoermiddel dan de auto.



In welke mate gaat u akkoord met onderstaande stellingen?

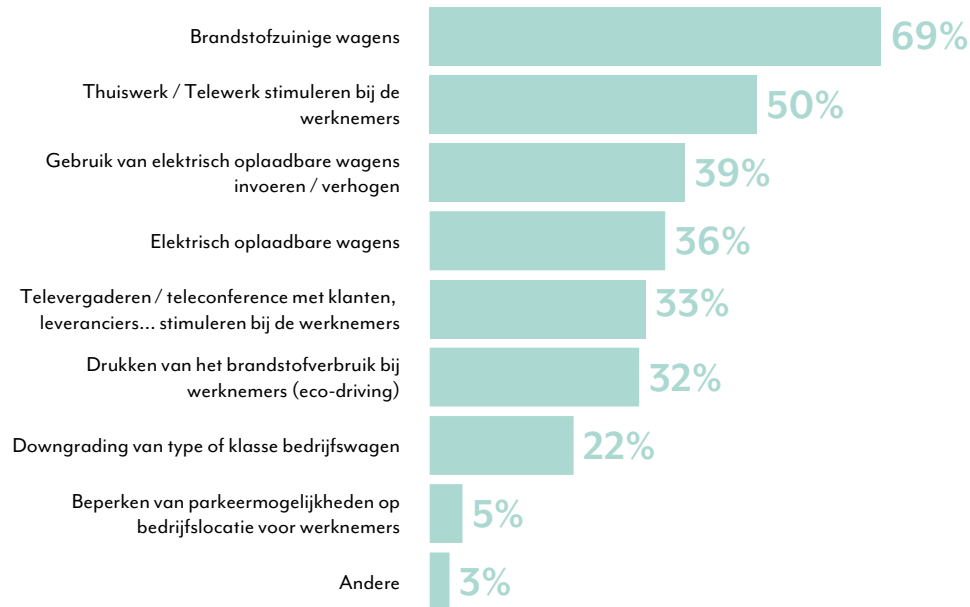


KOSTENVERMINDERING

De managers gebruiken verschillende strategieën om de kosten van hun wagenpark te drukken. De voornaamste denkrichting blijft hierbij de daling van het verbruik. De meest gebruikte pistes zijn hierbij het gebruik van een zuiniger voertuig (69%), de promotie van het thuiswerken en de groei van de elektrisch aangedreven voertuigen (full elektrisch en plug-in hybride) binnen de vloot.



Hoe wenst u de kosten van uw wagenpark te verminderen in de toekomst?

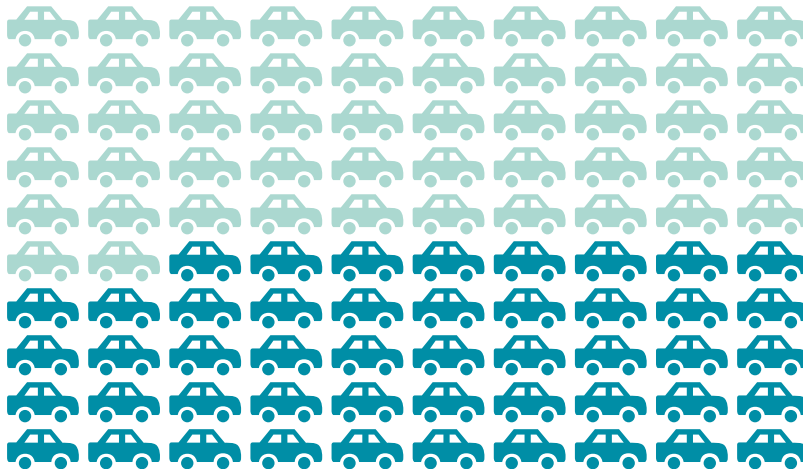


SALARISWAGENS

Afgaande op de antwoorden van de fleetmanagers, bestaat 52% van de voertuigvloot uit wat men salariswagens noemt. Dit cijfer geeft een indicatie van de omvang van het fenomeen, maar moet wel met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden. De ontvangen antwoorden moeten afgemeten worden aan de grootte van de wagenparken om tot een percentage te komen dat dichterbij de realiteit ligt. Deze oefening was echter binnen dit onderzoek niet mogelijk.



Hoeveel procent van de bedrijfswagens uit uw vloot kan u omschrijven als pure salariswagens, met andere woorden wagens die grotendeels enkel gebruikt worden om van en naar het werk te rijden en die ook privé gebruikt kunnen worden?



52%

COMPANY CAR REPORT

AN INITIATIVE FROM:



smartprofile
Yannick Mathieu
Bram Scheers



link2fleet
Marc Demoulin
Damien Malvetti

WITH THE SUPPORT OF:



Febiac
Michel Martens
Joost Kaesemans



Renta
Frank Van Gool



Traxio
Frédéric Cornet
Christian Rampelbergh

POWERED BY:

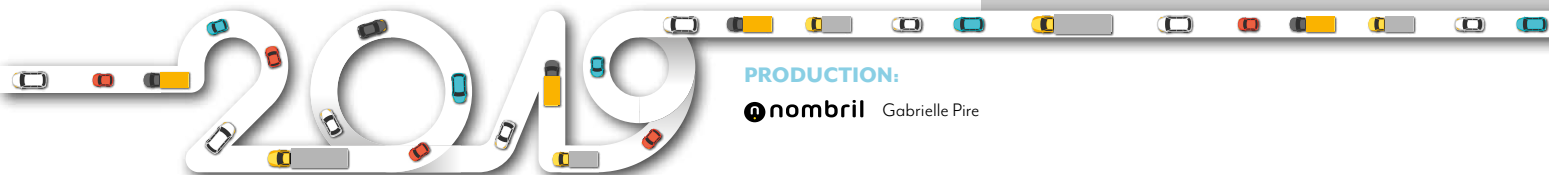


Indiville
Wouter Samyn
Jo Steyaert
Robin Lagrou



DEMANDEZ LA VERSION FRANCAISE
DE CETTE BROCHURE VIA...

mdemoulin@link2fleet.com



PRODUCTION:

nombril Gabrielle Pire

