



Drukkende lasten van schoner rijden

De impact van Europese wetgeving op de leasingsector



Dr. E.M. Peeters RE

is associate director bij KPMG IT Advisory en gespecialiseerd in de leasebranche. Eén van zijn aandachtsgebieden bestaat uit de analyse van de impact van wet- en regelgeving op financieringsmaatschappijen en de gebruikte informatievoorziening.
peeters.marc@kpmg.nl



Ir. B. van Bergen

is director bij KPMG Sustainability en adviseert (inter-)nationale bedrijven over de strategievorming en implementatie rondom milieu en andere maatschappelijke vraagstukken. In de automotive sector werkt hij voor Europese en Aziatische autofabrikanten en Nederlandse leasebedrijven en importeurs.
vanbergen.barend@kpmg.nl

Dr. Marc Peeters RE en ir. Barend van Bergen

Ondanks de verschillen tussen de diverse belastingregimes in Europa is één ding duidelijk: de milieuprestaties worden veel meer dan nu bepalend voor de belastingheffing op de aanschaf en het gebruik van personenauto's. Van fabrikant tot eindgebruiker, iedereen zal worden geconfronteerd met de consequenties van de vergroening van de Europese belastingstelsels. Dit artikel geeft een samenvatting van de nieuwe Europese wetgeving gericht op de reductie van de CO₂-uitstoot van personenauto's, het veranderende consumentengedrag, het bepalen van de CO₂-voetafdruk en de impact van deze aspecten op autolease-maatschappijen.

Groen rijden of blauw betalen – belasting als ruggesteun voor de groene keuze

De nieuwe Europese wetgeving om de CO₂-uitstoot van personenauto's terug te dringen is ambitieus. De beoogde normering van de EU gaat uit van een reductie van de CO₂-emissie van nu gemiddeld 160 gram CO₂/km naar 120 gram CO₂/km per 2012. Hierbij dient een vermindering van 30 gram CO₂/km van de auto zelf te komen en de resterende 10 gram CO₂/km van aanvullende maatregelen, zoals banden met een lagere rolweerstand, schonere brandstoffen, verbeterde airconditioningsystemen en verkeerskundige maatregelen.

Belastingwetgeving wordt hierbij als een krachtig instrument gezien om het aankoopgedrag van consumenten te beïnvloeden. Het voorstel voor een richtlijn van de raad inzake de belastingwetgeving op personenauto's is gebaseerd op de volgende drie pijlers:

- Een geleidelijke afschaffing van registratiebelastingen (in Nederland betreft dit de BPM) over een periode van vijf tot tien jaar, uitgaande van een volledige afschaffing per 1 januari 2016.
- Het instellen van een teruggavesysteem voor betaalde registratiebelasting voor auto's die in een EU-staat zijn geregistreerd en welke worden geëxporteerd of permanent in gebruik worden genomen in een andere EU-lidstaat. Dit teneinde dubbele betaling van registratiebelastingen te voorkomen en ter heffing van de registratiebelasting in het land waar het voertuig wordt ingezet.

- Een herstructurering van de wegenbelasting, die ten minste ten dele dient te zijn gebaseerd op de CO₂-uitstoot van het voertuig. Per 31 december 2008 moet minimaal 25 procent van de belastingopbrengsten uit wegenbelastingen en registratiebelastingen bepaald zijn op basis van de CO₂-uitstoot, per 31 december 2010 zal dit percentage minimaal 50 procent dienen te bedragen.

Een CO₂-afhankelijke fiscale bijtelling leidt tot een duidelijke verschuiving in het keuzegedrag van consument en vlootbeheerder

Momenteel wordt in 16 van de EU-25-staten registratiebelasting geheven, uiteenlopend van circa € 300 tot 180 procent van de basisprijs van het voertuig. Het is alom bekend dat de registratiebelasting in landen als Denemarken, Finland, Ierland, Nederland, Noorwegen en Portugal een belangrijke inkomstenbron vormt voor de financiering van de overheidsuitgaven. Gemiddeld vertegenwoordigen de opbrengsten uit brandstofaccijnzen, wegenbelasting en registratiebelasting 6,5 procent van de belastinginkomsten van de EU-25-staten. De heffing van registratiebelastingen is hierbij ook nog kostenefficiënt. Een verandering van dit systeem om tegemoet te komen aan de bovengenoemde Europese regels zou het inningsstelsel complexer kunnen maken.

Echter, een groot aantal EU-staten heeft al geanticipeerd op de Europese plannen. Nederland, Oostenrijk, Portugal en Spanje belonen de aanschaf van de meest schone en zuinige personenauto's met een lagere registratiebelasting of bestraffen de aanschaf van niet zuinige en de meest vervuilende voertuigen. In Denemarken, Groot-Brittannië, Luxemburg en Zweden wordt de wegenbelasting bepaald op basis van de CO₂-uitstoot, terwijl Italië een korting geeft op de wegenbelasting bij de aanschaf van een milieuvriendelijk voertuig. België, Cyprus en Frankrijk geven zowel voordeel op de registratiebelasting als de wegenbelasting bij aanschaf van een voertuig met een lage CO₂-uitstoot.

Alhoewel de invulling van de vergroening van de belastingwetgeving op personenauto's binnen de EU verschilt van land tot land, is er wel een duidelijke trend zichtbaar: de belastingheffing verschuift van het eigendom van een voertuig naar het gebruik, waarbij het 'de vervuiler betaalt'-principe de overhand krijgt. In Groot-Brittannië is de impact hiervan al duidelijk; de recente introductie van een op de CO₂-uitstoot gebaseerde fiscale

bijtelling laat een duidelijke verschuiving zien in het keuzegedrag van zowel de consument als de vlootbeheerder.

De groene leaseregeling – wat stuurt de verandering?

Niet alleen bij de wetgever, maar ook bij grotere concerns staat het milieu hoog op de agenda. Al Gore's 'An Inconvenient Truth', maar ook de 'Stern Review on the economics of climate change' heeft het onderwerp breed onder de aandacht gebracht. In Nederland was de Rabobank één van de eersten met een groene leaseregeling; bekende voorbeelden van over de grens zijn BSKyB (Sky) en TNT. Het thema dringt nu dus ook door tot afdelingen die de leaseregeling uitvoeren. Als belangrijkste oorzaken zijn hiervoor aan te voeren:

1. Een 'groene' vloot is een reactie op de groeiende bewustwording bij de consument van de klimaatverandering.
2. De overgang naar een 'groene' vloot is een concrete stap, met een duidelijke zichtbaarheid, en die ook nog eens relatief eenvoudig is te zetten.
3. Een organisatie die zich 'maatschappelijk verantwoord' wil presenteren, zal dit op meerdere wijzen willen doen. De auto-regeling is voor veel niet-industriële ondernemingen hierbij één van de meest tastbare voorbeelden.

Ook voor de consument heeft het milieu een steeds grotere invloed bij de keuze voor een nieuwe auto. Recent onderzoek in opdracht van Ford Motor Company in de Verenigde Staten toont aan dat 'brandstofefficiëntie' al gelijk staat aan 'veiligheid' bij de aanschaf van een nieuw voertuig en inmiddels als een belangrijker factor wordt gezien dan 'aanschafprijs'. Dichter bij huis is de verkoop van milieuvriendelijke auto's in het eerste halfjaar van 2007 in Europa met 25 procent gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. De veranderingen in de belastingwetgeving zijn hierbij een duidelijke steun in de rug.

Goed voorbeeld doet goed volgen

Bovenstaande organisaties zullen dan ook snel gevolgd worden door andere met de introductie van plannen om op termijn CO₂-neutraal te worden. Terug naar de eerdere voorbeelden. In Groot-Brittannië heeft TNT berekend dat de CO₂-uitstoot van haar vloot van 4.700 voertuigen overeenkomt met 43,5 kiloton. Het doel van TNT is de uitstoot met zes procent te hebben verlaagd in 2011, waarvoor een aantal strikte maatregelen is getroffen, waaronder de beïnvloeding van het keuzegedrag van de bestuurder bij de bestelling van een nieuw voertuig. Rabobank heeft de 'International Green Fleet Award 2007' gewonnen met haar aanpak van de vergroening van het eigen wagenpark. Bij TNT rijdt het topmanagement in hybride voertuigen, CEO James Murdoch rijdt een Toyota Prius. Daarnaast stelt het bedrijf ook eisen aan zijn leveranciers; zo rijdt ook het voorkeurtaxibedrijf hybride.

CO₂-voetafdruk

De introductie van een groene leaseregeling is ambigue en zal niet zonder slag of stoot verlopen. De auto is voor velen van ons een belangrijk statussymbool en niet iedereen wil een groene auto, omdat de werkgever een groene uitstraling nastreeft. Emotie en status zijn nog steeds belangrijke argumenten bij de keuze van een nieuwe auto. Aan de andere kant worden 'benzineslurpers' sociaal steeds minder aanvaard. De CO₂-uitstoot of CO₂-voetafdruk van een auto is in relatief korte tijd van een technisch gegeven tot een verkoopargument uitgegroeid.

De CO₂-voetafdruk is een maat voor de uitstoot van CO₂ van een product of dienst die als gevolg van de productie, het gebruik en de afdanking wordt veroorzaakt. Een strategie voor het terugdringen van de uitstoot van CO₂ kan worden opgezet aan de hand van de volgende vijf stappen:

1. bepalen en analyseren van de CO₂-voetafdruk binnen de waardeketen;
2. invoeren van maatregelen om de eigen CO₂-uitstoot te verminderen;
3. investeren in programma's ter bevordering van duurzame energie;
4. ontwikkelen van plannen ter reductie van de CO₂-uitstoot tezamen met klanten, leveranciers en werknemers;
5. compenseren van de resterende CO₂-uitstoot.

1. Bepalen CO₂-voetafdruk

Voor het bepalen van de CO₂-voetafdruk kan niet worden volstaan met de eigen bedrijfsactiviteiten. Ook de uitstoot als gevolg van aangeleverde goederen en diensten en de uitstoot door klanten dienen in ogenschouw te worden genomen. De CO₂-voetafdruk van een autoleasemaatschappij wordt dan ook met name bepaald door de individuele voertuigen en hun bestuurders. In dit kader is het belangrijk dat de leasemaatschappij voor zichzelf een afgewogen besluit neemt ten aanzien van de bepaling van de invloedssfeer van het eigen bedrijf. Een autoleasemaatschappij die uitsluitend uitgaat van de eigen uitstoot zonder die van de beheerde vloot in beschouwing te nemen, is niet geloofwaardig.

Daarnaast zullen de mate van detail en de nauwkeurigheid van de berekening moeten worden bepaald. Wordt bijvoorbeeld uitgegaan van de door de fabrikant opgegeven brandstofverbruikscijfers of de daadwerkelijk verbruikte brandstof? En worden ook het rijgedrag van de individuele bestuurder, de bandenslijtage, niet verhaalbare schades, de slijtage van de remmen en overige reparatie- en onderhoudsactiviteiten meegenomen in de bepaling van de totale CO₂-uitstoot? Tevens zal moeten worden bepaald welk protocol of welke berekeningsmethode zal worden gebruikt.

In ieder geval bieden de huidige generatie leasystemen en zeker ook de op de markt beschikbare black box-systemen voldoende gedetailleerde gegevens om tot een nauwkeurige bepaling van de CO₂-voetafdruk te komen. Voor vrachtwagens is het al zeer gebruikelijk het rijgedrag van de chauffeur te meten, hem hierop aan te spreken en een besparingsprogramma op te zetten. Of een en ander ook voor personenauto's zal worden gevoerd, is niet in de laatste plaats afhankelijk van de eventuele gevoeligheid vanuit privacyoogpunt. De techniek is in elk geval beschikbaar en betaalbaar.

2. Invoeren maatregelen ter reductie van CO₂-uitstoot

Op het moment dat het voor de leasemaatschappij helder is wat de CO₂-voetafdruk van het bedrijf is, kan worden aangevangen met het bepalen van de maatregelen ter reductie van de CO₂-uitstoot. Aangezien het individuele voertuig plus de berijder één van de belangrijkste componenten is van de voetafdruk, zal hier ook de focus van de te treffen maatregelen dienen te liggen. Het keuzegedrag voor een nieuwe auto kan worden beïnvloed door de introductie van een ABC-regeling of door een beleid waarbij de keuze voor een milieuvriendelijker auto wordt beloond. Voorbeelden hiervan zijn het aan de berijder doorbelasten van een lagere eigen bijdrage door de lessee of het geven van een korting op de doorbelasting voor privékilometers.

De introductie van een groene leaseregeling zal niet zonder slag of stoot verlopen

Zoals aangegeven bieden moderne leasystemen (zie elders in deze Compact voor een overzicht) en black box-systemen gedetailleerde informatie die kan worden ingezet voor het opzetten van beloningssystemen voor bestuurders, het actief meten van het rijgedrag van de individuele chauffeur en bijscholingscursussen. De praktijk leert dat als een bestuurder feedback krijgt over zijn rijgedrag en de mogelijkheid krijgt dit te verbeteren, de reacties vaak positief zijn.

Daarnaast zijn er ook al leasemaatschappijen die hun bestuurders de mogelijkheid geven alternatieve wijzen van vervoer te plannen en te gebruiken. LeasePlan's Mobility Mixx is hier een voorbeeld van. Dit product biedt naast de poolauto op de bedrijfslocatie en de trein, toegang tot OV-fiets, (trein)taxi's, P+R-parkeren, huurauto's, het elektronisch verwerken van kilometerdeclaraties en het beheer van persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten. Dergelijke initiatieven hebben als bijkomend voordeel dat ook de filedruk wordt teruggedrongen. Voor de leasemaatschappij van de toekomst zal wellicht de leaseauto

slechts een onderdeel vormen van een totaalpakket van aan mobiliteit gerelateerde diensten.

3. Duurzame energie

Ook het ondersteunen van initiatieven ter bevordering van het gebruik van duurzame energie, zoals wind, zon, biogas, biomassa en energiebesparingprogramma's, behoort tot de mogelijkheden. Belangrijkste knelpunten op dit moment zijn de beschikbaarheid van de infrastructuur en de (brandstofaccijns) wetgeving. Vrijwel alle auto's kunnen al draaien op alternatieve brandstoffen, zoals biodiesel, maar de prijs van alternatieve brandstoffen is momenteel nog te hoog in vergelijking met de traditionele brandstoffen en ook is de daartoe benodigde infrastructuur in de meeste Europese landen niet beschikbaar. Overheden hebben een belangrijke rol in het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstoffen.

Wellicht vormt de leaseauto over enige tijd slechts een onderdeel van een mobiliteitspakket

4. Ontwikkelen plannen met klanten, toeleveranciers en werknemers

Een belangrijke, maar vaak moeilijke stap is het samenwerken met derden. Echter, er is wel al een aantal positieve voorbeelden te noemen vanuit andere bedrijfssegmenten. Hierbij kan worden gedacht aan financiële instellingen zoals HSBS en Swiss RE, de logistieke dienstverlener TNT, electronicagigant Philips en retailbedrijven als Tesco en Boots.

Het is de rol van vlootmanagers en leasemaatschappijen om niet alleen de OEM's uit te dagen te komen tot verbeteringen, maar ook zelf een breder aanbod aan 'groene' alternatieven aan te bieden. Een nauwe samenwerking met de klant is hierbij cruciaal.

Een focus op de individuele medewerker kan ook een bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Onderzoek toont aan dat werkgevers die hun maatschappelijke verantwoordelijkheid serieus nemen en hun medewerkers in staat stellen hierbij een positieve bijdrage te leveren, hiervoor waardering krijgen. Ook in het geval van de al dan niet verplichte keuze voor een schonere auto van de zaak.

5. Compenseren resterende CO₂-uitstoot

Het compenseren van de resterende CO₂-uitstoot dient de laatste stap te zijn van de strategie. De te ondernemen acties dienen in combinatie met de vier eerdergenoemde stappen te worden uitgevoerd en onderdeel te zijn van een langetermijnstrategie ter aanpassing van de samenstelling van de vloot en de invulling van de mobiliteitsbehoefte van de onderneming. Het compen-

seren van CO₂-emissierechten zou geen substituut mogen zijn voor het achterwege laten van verbeteringsmogelijkheden binnen de eigen onderneming of waardeketen.

Wel kan het compenseren van emissierechten een zinvolle en creatieve manier zijn voor het genereren van kapitaal ter ondersteuning van milieuprojecten. Verder zijn er enkele praktische bezwaren in geval van grotere vloten: voor het neutraliseren van de CO₂-uitstoot van een personenauto met een jaarkilometrage van 35.000 kilometer dienen circa 360 bomen te worden geplant.

Gevolgen voor de leasemaatschappijen

Veel maatschappijen hebben al een groen product gepresenteerd. Elementen zijn hierbij het energielabel, het rijgedrag van de individuele bestuurder, het aanplanten van bomen ter compensatie van de CO₂-uitstoot en het verhandelen van CO₂-emissierechten. De huidige groene programma's zijn echter nog enigszins vrijblijvend. Vroeg of laat zal de wetgever of zullen andere regulerende instanties eisen gaan stellen aan de aantoonbaarheid van groene programma's. Het is de uitdaging om zowel in te spelen op de maatschappelijke verantwoordelijkheid als een bijdrage te leveren aan de mobiliteitsproblematiek van vandaag en de toekomst.

De gevolgen voor de restwaarden kunnen verstrekkend zijn. Ten eerste maakt de voorgenomen stapsgewijze afschaffing van de registratiebelasting (BPM) jongere auto's relatief goedkoop ten opzichte van gebruikte. Dit zal ongetwijfeld een drukkend effect hebben op de prijzen van tweedehandsauto's. Dit gaat niet alleen op voor Nederland, maar ook voor andere landen met een substantiële registratiebelasting zoals Portugal, Finland en Denemarken. Ten tweede zal de introductie en uitbreiding van emissiegebaseerde belastingwetgeving een impact hebben op de restwaarde van bestaande voertuigen. Omdat deze zwaarder worden belast, worden ze relatief onaantrekkelijk in het gebruik en derhalve ook op de tweedehandsauto-markt. Dit effect is nu al merkbaar in de Nederlandse markt – uitsluitend naar aanleiding van het in de pers geventileerde voornemen tot het invoeren van een 'slurptax' zijn de effecten al zichtbaar op de verhandelbaarheid van de minst zuinige voertuigen. Ten derde kan de restwaarde worden beïnvloed door de introductie van nieuwe, meer milieuvriendelijke modellen en motoren. Wat is de impact van een 2008-model met niet alleen een lagere registratiebelasting, maar ook met een aanzienlijk zuiniger energielabel in vergelijking tot het 'oude' model? Een goed voorbeeld hiervan is de nieuwe generatie zuinige BMW-motoren; deze maken de 'oude' modellen relatief minder aantrekkelijk. Ten vierde introduceren landen als Roemenië en Bulgarije milieuafhankelijke importheffingen op gebruikte

auto's. De exportmogelijkheden vanuit bijvoorbeeld Nederland worden hierdoor ingeperkt. Ten vijfde moeten leasemaatschappijen de restwaarden van hybride auto's inschatten, terwijl historische gegevens en ontwikkelingen hierover grotendeels ontbreken.

Deze laatste factor impliceert ook een onderhoudsrisico. Voor voertuigen met nieuwe technologie moet naast de restwaarde ook het onderhoudscijfer worden ingeschat. De mogelijkheid om dit risico af te dekken is beperkt, omdat de fabrikanten – die al aanzienlijke investeringen hebben moeten doen in nieuwe technologieën – ook niet nog eens mede het onderhoud en restwaarderisico kunnen dragen.

Op de vraag of het geschetste toenemende restwaarderisico zal leiden tot een bijzondere waardevermindering of een versnelde afschrijving over de resterende looptijd, is geen eenduidig antwoord beschikbaar. Een en ander is afhankelijk van meerdere factoren. Met name betreft dit de opbouw van de portefeuille (het aandeel van de diverse typen voertuigen en merken) alsmede de winstgevendheid van de componenten rente en restwaarde. Deze factoren kunnen per leasemaatschappij verschillen en zullen dan ook per situatie moeten worden beoordeeld.

Conclusie

Alle signalen staan in de richting van auto's met een lagere CO₂-uitstoot: wetgeving vanuit Brussel, lokale wetgeving, beleidsvorming ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen en de veranderingen in het consumentengedrag. Van fabrikant tot berijder – iedereen zal met de gevolgen hiervan worden geconfronteerd, de leasemaatschappijen vormen hierop geen uitzondering.

Voor voertuigen met een nieuwe technologie moet naast de restwaarde ook het onderhoudscijfer worden ingeschat

Belangrijkste effecten betreffen de samenstelling van de portefeuille, het onderhoudsrisico voor voertuigen met nieuwe technologieën en het toenemende restwaarderisico. De strijd om de gunst van de vlootbeheerder en consument zal zoals altijd winnaars en verliezers opleveren. De gevolgen voor een merkgebonden leasemaatschappij bij het achterblijven van het eigen merk met de introductie van zuinige en schone motoren kunnen substantieel zijn. De leasemaatschappij met een aantoonbaar groen leaseproduct en een goed internationaal afzetkanaal voor ex-leasevoertuigen zal aan concurrentiekracht winnen. Inzicht in de eigen prestaties en anticiperend vermogen zullen bepalende factoren zijn voor de leasemaatschappij van vandaag.

