

Op weg naar groener zakenverkeer

Een verkenning van de mogelijkheden
om de milieuprestaties van zakelijk
gebruikte privé-auto's te verbeteren

Rapport

Delft, december 2007

Opgesteld door: A. (Arno) Schroten



Colofon

Bibliotheekgegevens rapport:

A. (Arno) Schroten

Op weg naar groener zakenverkeer

Een verkenning van de mogelijkheden om de milieuprestaties van zakelijk gebruikte privé-auto's te verbeteren

Delft, CE, 2007

Trefwoorden: Auto's / Arbeid / Milieuheffingen / Maatregelen / Prijsstelling / Emissievermindering

VT : Vergroening / Zakelijk gebruik

Publicatienummer: 07.4578.49

Alle CE-publicaties zijn verkrijgbaar via www.ce.nl

Opdrachtgever: Mobility Mixx.

Meer informatie over de studie is te verkrijgen bij de projectleider Arno Schroten.

© copyright, CE, Delft

CE Delft

Oplossingen voor milieu, economie en technologie

CE Delft is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau, gespecialiseerd in het ontwikkelen van structurele en innovatieve oplossingen van milieuvraagstukken. Kenmerken van CE-oplossingen zijn: beleidsmatig haalbaar, technisch onderbouwd, economisch verstandig maar ook maatschappelijk rechtvaardig.

De meest actuele informatie van CE is te vinden op de website: www.ce.nl.

Dit rapport is gedrukt op 100% kringlooppapier.

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	5
1.1 Een trend naar groener zakenverkeer	5
1.2 Een vergeten groep: de privé-auto	5
1.3 Doelstelling van het onderzoek	6
1.4 Leeswijzer	6
2 De privé-auto in het zakelijk verkeer	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Zakelijk verkeer in Nederland	7
2.3 Milieubelasting van de zakelijk gebruikte privé-auto	9
2.4 Conclusie	10
3 Overzicht van maatregelen	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Doelstelling en grondslag	11
3.3 Generieke vs. specifieke maatregelen	13
3.4 Schaalniveau	13
3.5 Mogelijke maatregelen	13
3.6 Conclusie	16
4 Twee maatregelen nader bekeken	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding voor zakelijke reizen	17
4.2.1 Maatregel	17
4.2.2 Gevolgen voor omvang en samenstelling van de zakelijke kilometers	18
4.2.3 Inschatting emissiereducties	20
4.3 Inzet van Mobility Mixx	21
4.3.1 Maatregel	21
4.3.2 Gevolgen voor omvang en samenstelling van de zakelijke kilometers	22
4.3.3 Inschatting emissiereducties	23
4.4 Conclusie	25
5 Conclusies	27
5.1 Inleiding	27
5.2 Milieubelasting van zakelijk gebruikte privé-auto's	27
5.3 Emissiereducerende maatregelen	27
5.4 Slotbeschouwing	29
Literatuurlijst	31
A Parksamenstellingen en emissiefactoren	35
B Bepaling hoogte onbelaste kilometervergoeding	37

Samenvatting

Steeds vaker stellen organisaties milieueisen aan de bedrijfs- en lease-auto's die worden gebruikt voor zakelijke reizen. Ook de overheid probeert invloed uit te oefenen op de milieubelasting van het zakelijk verkeer. Zo heeft het kabinet in het Belastingplan 2008 aangekondigd om de fiscale bijtelling voor lease-auto's te gaan differentiëren naar zuinigheid van de auto. De zakelijk gebruikte privé-auto blijkt bij al deze initiatieven tot nu toe buiten schot. In opdracht van Mobility Mixx heeft CE Delft een inschatting gemaakt van de huidige milieubelasting van de zakelijke kilometers afgelegd in de privé-auto. Daarnaast is gekeken naar de emissiereducties die bereikt kunnen worden door middel van de inzet van specifieke maatregelen.

De huidige milieubelasting van zakelijk gebruikte privé-auto's

In 2005 werden er in Nederland 13,7 miljard kilometers afgelegd voor zakelijke doeleinden. Een groot deel van deze kilometers (ca. 58%) werden gemaakt met de privé-auto. Dit grote aandeel van de privé-auto in het totale aantal zakelijke kilometers is er verantwoordelijk voor dat deze categorie een groot deel van de milieubelasting van het zakenverkeer voor haar rekening neemt. Ongeveer 48% van de PM₁₀-emissies, 61% van de NO_x-emissies en 58% van de CO₂-emissies van het zakelijk verkeer worden veroorzaakt door een privé-auto. Dit is ongeveer 8% van de emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland.

Emissiereducerende maatregelen

Er zijn verschillende maatregelen die ingezet kunnen worden om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen. Het kan hierbij zowel gaan om maatregelen die het gebruik van milieuvriendelijkere privé-auto's stimuleren (bijvoorbeeld de verplichting om een roetfilter op de auto te hebben die wordt gebruikt voor zakelijke reizen), als om maatregelen die juist aanzetten tot het gebruik van alternatieve, milieuvriendelijkere, vervoerswijzen (bijvoorbeeld de verstrekking van OV-kaarten aan de werknemers). Tot slot kan er ook gestuurd worden met behulp van de kilometervergoeding. Al deze verschillende soorten maatregelen kunnen zowel door de Rijksoverheid als door de werkgever worden ingevoerd.

In deze studie is voor twee maatregelen een inschatting gemaakt van de emissiereducties die zij zouden kunnen realiseren:

- differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding naar zuinigheid van de auto;
- toepassen van de diensten van Mobility Mixx op alle zakelijke kilometers.

Differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding

Bij de vormgeving van deze maatregel is nauw aangesloten bij de differentiatie van de fiscale bijtelling voor lease-auto's, zoals die door het kabinet in het Belastingplan 2008 is aangekondigd. Dit betekent een stijging van de onbelaste kilometervergoeding voor zeer zuinige auto's (ca. 0,5% van de personenauto's) met € 0,11,- naar € 0,30,- per kilometer. Voor de overige auto's daalt de onbelaste kilometervergoeding met € 0,04,- naar € 0,15,- per kilometer. Deze maatregel levert een emissiereductie op van ca. 2%. De effectiviteit van deze maatregel kan op verschillende manieren vergroot worden. Allereerst kan de prijsgevoeligheid van de zakelijke rijder worden vergroot door goede alternatieven voor de privé-auto ter beschikking te stellen. Door de meest effectieve prijsprikkel te laten aanslaan op een grotere groep voertuigen wordt de maatregel ook effectiever. Tot slot kan de effectiviteit vergroot worden door het verschil in vergoeding tussen zuinige en onzuinige auto's te vergroten.

Grootschalige inzet van Mobility Mixx

Mobility Mixx biedt werkgevers verschillende producten aan, die erop zijn gericht om op een flexibele wijze het zakenverkeer voor de werkgever te regelen. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van pool-auto's, de trein, de OV-fiets, huurauto's, etc. Van de zakelijke kilometers, die momenteel door Mobility Mixx worden verzorgd, worden ca. 75% per trein afgelegd, terwijl voor de overige 25% voornamelijk gebruik wordt gemaakt van een pool-auto. Hiervan uitgaande wordt bij de introductie van de diensten van Mobility Mixx voor alle zakelijke kilometers die nu nog met een privé-auto worden afgelegd, maximaal een reductie van PM₁₀-, NO_x- en CO₂-emissies met respectievelijk 80%, 85% en 73% gerealiseerd. Hierbij wordt geen rekening gehouden met eventueel voor- en natransport voor de zakelijke reizen per trein. De emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland nemen dan af met 6 à 7%.

Voor veel zakelijke reizen is het lastig om gebruik te maken van de trein. Daarom is er ook een inschatting gemaakt van de emissiereducties die worden bewerkstelligd wanneer Mobility Mixx alleen pool-auto's inzet. In dat geval zijn de reducties van PM₁₀, NO_x, en CO₂ respectievelijk gelijk aan 21%, 56% en 33%. De emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland nemen dan af met 2 tot 5%.

Bij de interpretatie van deze resultaten dient in het achterhoofd gehouden te worden dat het gaat om maximale effecten. Er zijn een aantal veronderstellingen gedaan die positief uitpakken voor Mobility Mixx (bijv. het niet meenemen van voor- en natransport bij treinverkeer). Bovendien is verondersteld dat alle organisaties in Nederland gebruik gaan maken van Mobility Mixx. Dit is echter niet erg waarschijnlijk.



Conclusie

Het zakelijk gebruik van de privé-auto is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de emissies van het zakelijk verkeer (48% tot 61%). Door de inzet van specifieke maatregelen kunnen er aanzienlijke emissiereducties bewerkstelligd worden. Hierbij lijkt een sleutelrol weggelegd voor de individuele organisaties. Zij kunnen werknemers zeer direct beïnvloeden, bijvoorbeeld via de reiskosten die ze vergoeden. Bovendien kunnen ze werknemers goede alternatieven bieden, waardoor zij sneller de eigen auto zullen laten staan.



1 Inleiding

1.1 Een trend naar groener zakenverkeer

Steeds vaker wordt er door organisaties in het kader van duurzaam ondernemen milieueisen gesteld aan auto's van de zaak. Voor de aankoop van deze voertuigen worden bijvoorbeeld criteria op het gebied van zuinigheid of de uitstoot van luchtvervuilende emissies opgesteld. Of organisaties trachten hun werknemers te stimuleren om voor hun zakenreizen gebruik te maken van een alternatieve, milieuvriendelijkere vervoerswijze, zoals bijvoorbeeld de trein.

Zoals vanuit haar publieke taak verwacht mag worden neemt de overheid het voortouw bij het vergroenen van de zakelijke reizen. De Rijksoverheid heeft zich bijvoorbeeld tot doel gesteld dat in 2010 bij 100% van de aankopen (waaronder transportmiddelen) duurzaamheid wordt meegenomen; voor provincies, gemeenten en waterschappen geldt een doelstelling van 50%. Deze doelstellingen worden ondersteund door het programma Duurzaam Inkopen van SenterNovem. De overheden nemen de maatregelen op het gebied van een duurzamere mobiliteit met name door het eigen wagenpark duurzamer te maken (COS Nederland, 2006). De duurzame inhuur van lease-auto's wordt beperkt toegepast.

Bij private organisaties staat de vergroening van de zakelijke mobiliteit minder hoog op de agenda. Echter, steeds meer organisaties nemen initiatieven om hun zakelijke reizen duurzamer uit te voeren. Zo hebben in 2006 drieëndertig bedrijven, waaronder bijvoorbeeld Ballast Nedam, NUON en de Rabobank, afspraken gemaakt met Milieudefensie over het schoner maken van hun wagenpark. In deze afspraken hebben de bedrijven aangegeven dat ze tenminste vier maatregelen willen nemen om hun wagenpark milieuvriendelijker te maken: diesel-auto's worden voorzien van een roetfilter, auto's hebben een energielabel A, B, of C en zijn dus zuiniger dan gemiddeld, werknemers krijgen naast de lease-auto de mogelijkheid om met het openbaar vervoer te reizen, en een lager brandstofverbruik wordt beloond met een lagere leaseprijs. (Milieudefensie, 2006).

1.2 Een vergeten groep: de privé-auto

Bij al deze maatregelen om de zakelijke mobiliteit milieuvriendelijker te maken blijft één groep buiten schot: de privé-auto. Een aanzienlijk deel van de zakelijke kilometers in Nederland wordt afgelegd met de privé-auto (ca. 58%). Echter, noch de overheid, noch de werkgever hanteert specifieke maatregelen¹ om het zakelijk gebruik van deze voertuigcategorie milieuvriendelijker te maken. De werkgever is in de meeste gevallen echter wel verantwoordelijk voor de schade die ontstaat tijdens dienstreizen, ook wanneer die reizen per privé-auto wordt af-

¹ Uiteraard hebben generieke maatregelen, zoals de differentiatie van de BPM naar zuinigheidsklasse van de auto, wel invloed op deze voertuigen. Echter, specifieke maatregelen gericht op het zakelijk gebruik van de privé-auto worden er niet genomen.

gelegd. Dit geldt dus ook voor de milieuschade die ontstaat als gevolg van het zakelijk gebruik van de privé-auto.

Er zijn verschillende maatregelen mogelijk om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen, variërend van een verbod op het gebruik van een milieuonvriendelijke auto's tot een differentiatie van de (onbelaste) kilometervergoeding voor zakelijke reizen naar milieukeurmerken van het voertuig. De inzet van dergelijke maatregelen zou een aanzienlijke milieuverbetering tot stand kunnen brengen.

De positieve milieueffecten van maatregelen gericht op het milieuvriendelijker maken van de zakelijk gebruikte privé-auto blijven waarschijnlijk niet alleen beperkt tot het zakelijk verkeer, maar zullen ook hun weerslag vinden bij het woon-werkverkeer. Er bestaat namelijk een directe koppeling tussen zakelijk verkeer enerzijds en woon-werkverkeer anderzijds (Ligtermoet, 2006). Werknemers die overdag de privé-auto nodig hebben voor een zakelijke reis, gebruiken diezelfde auto ook in het woon-werkverkeer. En mensen die de eigen auto drie keer in de week gebruiken voor een zakelijke reis, maken al snel vijf dagen per week gebruik van de auto in het woon-werkverkeer.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

Doel van onderliggend onderzoek is om een beeld te schetsen van de milieubelasting die het gebruik van privé-auto's voor zakelijke doeleinden met zich meebrengt, en een inschatting te geven van de emissiereducties die bereikt kunnen worden door middel van de inzet van specifieke instrumenten. Hierbij richten we ons volledig op de milieuprestaties van privé-auto's in het zakelijk verkeer. Eventuele spill-over effecten naar het woon-werkverkeer worden niet meegenomen.

In dit onderzoek zal zowel gekeken worden naar de effecten van maatregelen op de luchtkwaliteit als op het klimaat. Als indicatoren voor de luchtkwaliteit worden de PM₁₀- en NO_x-emissies in beeld gebracht, terwijl de CO₂-emissies worden bepaald als indicator voor de klimaateffecten.

1.4 Leeswijzer

In het vervolg van deze studie bekijken we in hoofdstuk 2 allereerst de positie van de privé-auto in het zakenverkeer in Nederland. Welk aandeel heeft de privé-auto in het totale zakelijke verkeer en wat is de milieubelasting? Vervolgens bekijken we in hoofdstuk 3 de verschillende instrumenten die gekozen zouden kunnen worden om de milieueffecten van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen. In hoofdstuk 4 maken we voor twee instrumenten een inschatting van de milieuwinst die behaald kan worden wanneer het instrument wordt toegepast op alle zakelijke kilometers. Tot slot worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies van dit onderzoek gepresenteerd.



2 De privé-auto in het zakelijk verkeer

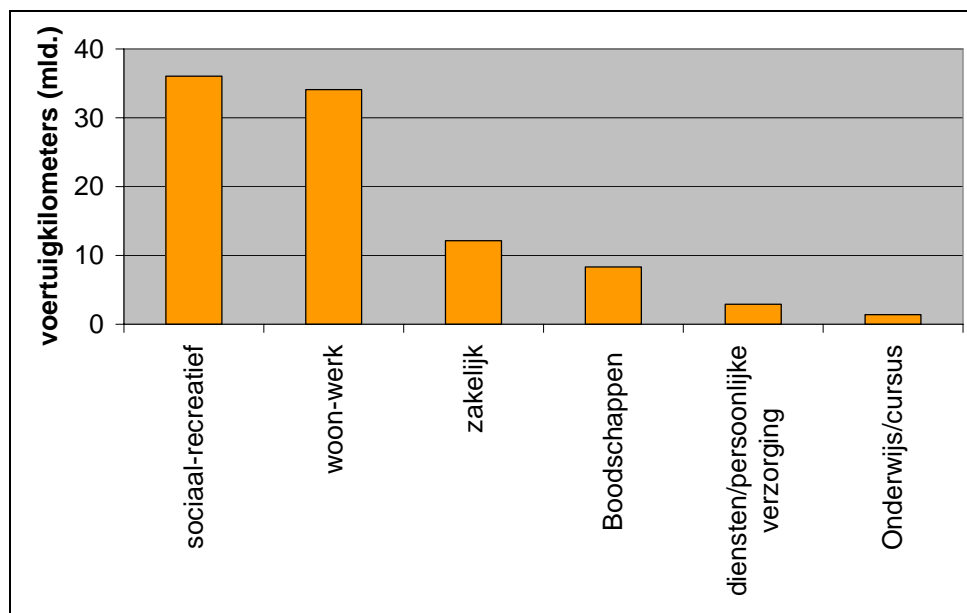
2.1 Inleiding

Welke positie heeft de privé-auto in het zakelijk verkeer in Nederland? En wat zijn de gevolgen van het gebruik van de privé-auto voor zakelijke doeleinden voor het milieu? Met behulp van bestaande statistieken aangaande het zakelijk verkeer in Nederland wordt in dit hoofdstuk een antwoord geformuleerd op deze vragen. De voor de bepaling van de milieubelasting gebruikte parksamenstellingen en emissiefactoren staan vermeldt in bijlage A.

2.2 Zakelijk verkeer in Nederland

In 2005 werden er in Nederland 94,9 miljard kilometer gereden door personenauto's (CBS, 2007). Ongeveer 13,7 miljard kilometers (14%) werd afgelegd voor zakelijke doeleinden (Goudappel Coffeng, 2007). Hiermee is het zakelijk gebruik van de auto na het gebruik voor sociaal-recreatieve doeleinden en het reizen van en naar het werk het belangrijkste motief om deel te nemen aan het verkeer (zie Figuur 1).

Figuur 1 Omvang autoverkeer onderverdeeld naar motief (2005)

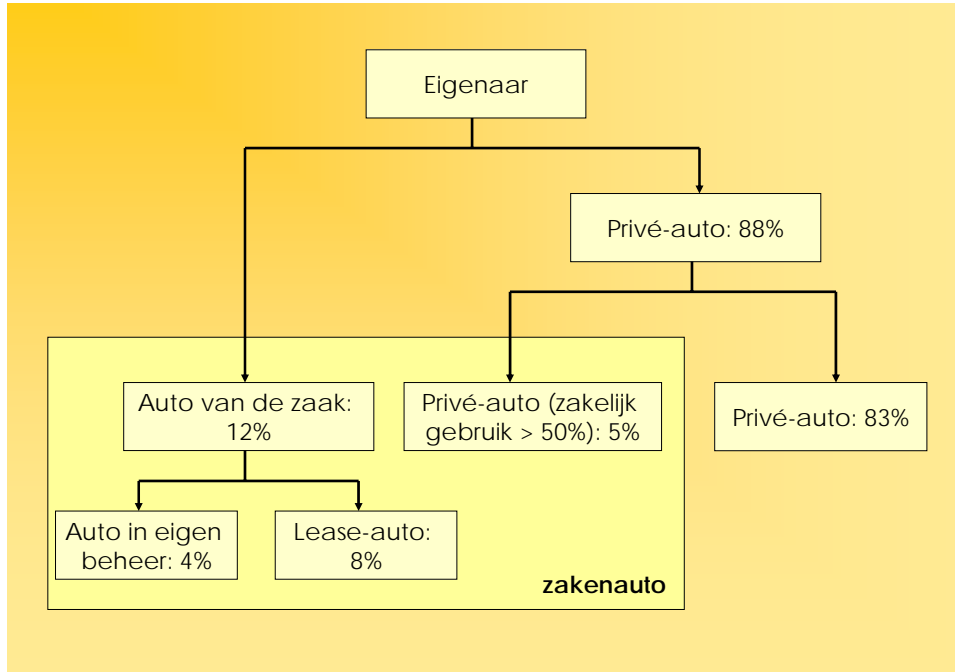


Bron: CBS (2007), AVV (2006), eigen bewerking CE Delft.

Voor de autoritten met een zakelijk motief kan gebruik gemaakt worden van verschillende soorten auto's: een auto in beheer van de organisatie (bedrijfs-auto), een lease-auto en een privé-auto. De eerste twee categorieën worden vaak samen genomen onder de noemer 'auto van de zaak'. Daarnaast wordt ook regelmatig de term zakenauto gebruikt, waarmee naast de auto van de zaak ook

de privé-auto's worden bedoeld die voor 50% of meer voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt (TNO Inro, 2002). In Figuur 2 zijn de verschillende begrippen die samenhangen met zakelijk autoverkeer schematisch samengevat. Tevens is aangegeven welk aandeel de verschillende voertuigcategorieën hebben in het totale Nederlandse personenwagenpark.

Figuur 2 Schematisch overzicht van het Nederlandse personenwagenpark



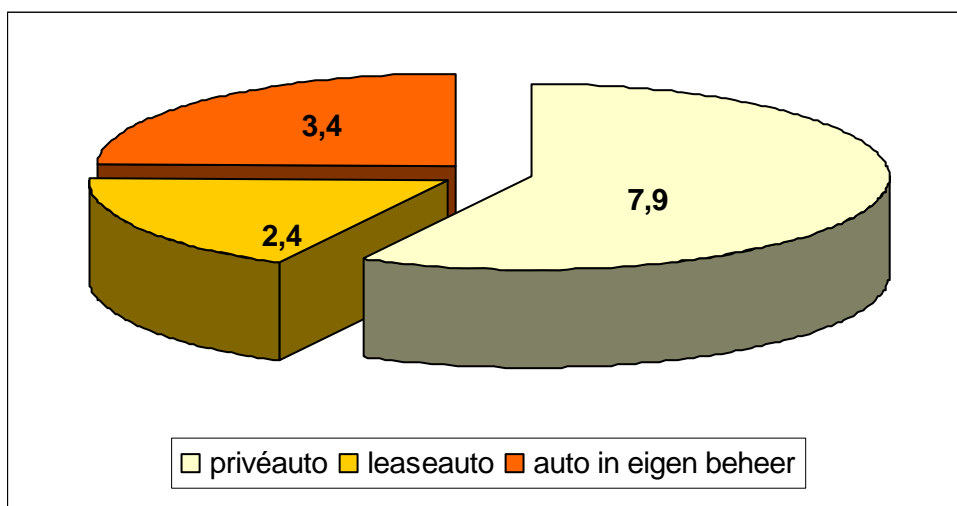
Bron: VNA (2007).

In dit onderzoek zijn we met name geïnteresseerd in de zakelijke kilometers die worden afgelegd met een privé-auto. Daarbij zullen we ons niet beperken tot enkel de kilometers die worden gemaakt met de privé-zakenauto (privé-auto's die voor 50% of meer worden ingezet), maar ook de zakelijke kilometers die met andere privé-auto's worden gemaakt worden meegenomen.

In Figuur 3 is een onderverdeling gemaakt van het totale aantal zakelijke kilometers naar beheervorm van de auto. Van de zakelijke kilometers wordt een overgroot deel (ca. 58%) afgelegd met een privé-auto (Goudappel Coffeng, 2007). De 7,9 miljard zakelijke kilometers die door privé-auto's worden afgelegd zijn ca. 8% van het totale aantal personenautokilometers in Nederland.



Figuur 3 Onderverdeling van het totale aantal zakelijke kilometers naar beheervorm van de auto

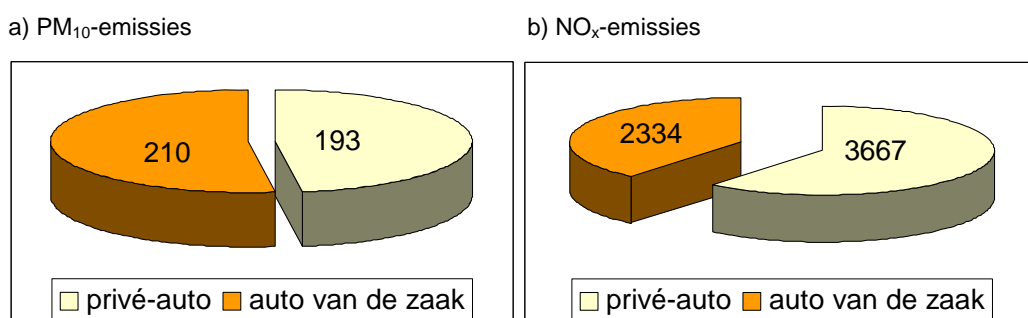


2.3 Milieubelasting van de zakelijk gebruikte privé-auto

Bij de bepaling van de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto is aangenomen dat deze groep voertuigen qua milieukeurmerken vergelijkbaar is met het totale Nederlandse wagenpark. Deze aanname is gemaakt, omdat er geen gegevens beschikbaar zijn over de milieukeurmerken van privé-auto's die zakelijk worden gebruikt. Deze gegevens zijn wel beschikbaar voor lease-auto's en bedrijfsauto's. Op basis van VNA (2007) en Goudappel Coffeng (2007) is voor deze categorie auto's dan ook een afwijkende indeling naar milieukeurmerken ingeschat.

In Figuur 4 is de invloed van zakelijke kilometers op de uitstoot van de luchtvervuilende emissies PM₁₀ en NO_x weergegeven. De privé-auto is verantwoordelijk voor ca. 48% van de PM₁₀-emissies en voor ca. 61% van de NO_x-emissies. De relatief kleinere bijdrage van de privé-auto aan de PM₁₀-emissies is het gevolg van het grotere aandeel benzine-auto's bij privé-auto's in vergelijking met de zakenauto's. Laatstgenoemde groep bevat relatief veel diesel-auto's, die gekenmerkt worden door een relatief hoge fijn stof uitstoot.

Figuur 4 Luchtvervuilende emissies (ton) als gevolg van zakelijk verkeer in 2005, onderverdeeld naar beheervorm auto



Een vergelijking met de uitstoot van luchtvervuilende emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland leert dat de bijdrage van het zakelijk gebruik van de privé-auto zowel voor PM₁₀- als NO_x-emissies ca. 8% bedragen. Daarbij moet in gedachten gehouden worden dat het zakelijk verkeer voor een belangrijk deel in het stedelijk gebied plaatsvindt, de plaats waar de uitstoot van luchtvervuilende emissies het meest schadelijk is.

De totale uitstoot van CO₂-emissies van het zakelijk gebruik van de privé-auto wordt voor 2005 ingeschat op 1,5 Mton. Dit is ongeveer 8% van de totale uitstoot van CO₂-emissies van personenautoverkeer in Nederland.

2.4 Conclusie

Het zakelijk autoverkeer neemt een belangrijke plaats in binnen het totale personenautoverkeer in Nederland: ca. 14% van de personenautokilometers kennen in Nederland een zakelijk motief. Een belangrijk deel van deze kilometers wordt afgelegd met de privé-auto, namelijk ca. 58%. Door dit relatief grote aandeel van de privé-auto in het totale zakelijke verkeer zijn deze voertuigen ook verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de milieubelasting van het zakenverkeer. Ongeveer 48% van de PM₁₀-emissies en 61% van de NO_x-emissies van het zakelijk verkeer komen voor rekening van de privé-auto.

Vanwege de substantiële bijdrage van het zakelijk gebruik van de privé-auto aan de milieubelasting van het personenautoverkeer in Nederland (ongeveer 8% van de PM₁₀-, NO_x-, en CO₂-emissies), is het zinvol om te kijken welke maatregelen genomen zouden kunnen worden om deze milieubelasting terug te dringen. In het volgende hoofdstuk zal daarop ingegaan worden.



3 Overzicht van maatregelen

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de verschillende maatregelen die kunnen worden genomen om het zakelijk gebruik van de privé-auto milieuvriendelijker te maken. Daarbij is het allereerst belangrijk om vast te stellen welke doelstelling precies met de maatregel wordt nagestreefd, aangezien dit grote invloed kan hebben op de vormgeving van de maatregel. Vervolgens wordt ingegaan op het verschil tussen generieke en specifieke maatregelen en op het schaalniveau waarop de maatregel wordt ingevoerd. In paragraaf 3.5 komt tenslotte de kern van dit hoofdstuk aan bod: een bespreking van de verschillende mogelijke maatregelen om de milieuprestaties van het zakelijke gebruik van de privé-auto te verbeteren. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie.

3.2 Doelstelling en grondslag

Maatregelen gericht op het beïnvloeden van het zakelijk gebruik van de privé-auto kunnen verschillende (milieu)doelstellingen hebben. De twee belangrijkste potentiële doelstellingen zijn het terugdringen van de luchtvervuilende emissies, zoals fijn stof (PM₁₀) en stikstofoxide (NO_x), en het verminderen van de CO₂-emissies (klimaatprobleem).

De vormgeving van de maatregel, en met name de keuze van de grondslag voor de maatregel, is in belangrijke mate afhankelijk van de gekozen doelstelling. Met de grondslag voor de maatregel wordt bedoeld op het kenmerk van de privé-auto waarop de maatregel stuur. Een mogelijke grondslag is de brandstofsoort waarvan de auto gebruikmaakt. Een maatregel die gebruik maakt van deze grondslag is bijvoorbeeld een verbod om in het woon-werkverkeer gebruik te maken van een auto die rijdt op diesel. Wanneer het verminderen van CO₂-emissies de belangrijkste doelstelling is van de maatregel, dan is het zuinigheidslabel van het voertuig een goede grondslag. Dezelfde grondslag is echter niet effectief indien het verbeteren van de luchtkwaliteit de doelstelling is.

Er kunnen verschillende grondslagen voor een maatregel gericht op het milieuvriendelijker maken van het zakelijk gebruik van de privé-auto worden onderscheiden. Enkele mogelijke grondslagen zijn:

- brandstofsoort;
- Euroklasse;
- zuinigheidslabel;
- absolute CO₂-uitstoot.

Brandstofsoort

Zowel voor doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit als klimaat is de brandstofsoort waarvan de auto gebruik maakt een mogelijke grondslag voor maatregelen. De uitwerking van deze grondslag is voor beide doelstellingen echter anders. Wanneer luchtkwaliteit de doelstelling is, dan dient de maatregel het gebruik van (met name oude) diesel-auto's te ontmoedigen. Echter, bij een klimaatdoelstelling zijn diesel-auto's te prefereren boven benzine-auto's. Naast de conventionele brandstoffen, kunnen de maatregelen ook het gebruik van alternatieve brandstoffen/aandrijftechnieken stimuleren. Het gebruik van hybride auto's levert zowel voordelen op voor de luchtkwaliteit als het klimaat. Wanneer de doelstelling van de maatregel is om de CO₂-emissies te reduceren, kan ook het gebruik van (duurzame) biobrandstoffen worden gestimuleerd. Laatstgenoemde maatregel leidt echter niet tot reducties van luchtvervuilende emissies.

Euroklasse

Een grondslag die kan worden gekozen wanneer men met de maatregel wil sturen op de luchtvervuilende emissies van auto's is de Euroklasse van de auto. Sinds begin jaren negentig legt de EU aan nieuwe auto's emissienormen op. Deze zogenaamde Euronormen, die er o.a. zijn voor fijn stof en stikstofdioxide, worden zowel voor diesel-, benzine-, als LPG-auto's opgesteld. Om de drie tot vier jaar worden deze normen aangescherpt. Op deze manier is het Europese wagenpark langzaam maar zeker schoner geworden. In Tabel 1 is voor de verschillende normen voor personenauto's aangegeven in welke bouwjaren ze verplicht zijn geworden.

Tabel 1 Indeling van personenauto's in Euroklassen aan de hand van bouwjaar

Euroklasse	Bouwjaar
Euro-0	1991 en eerder
Euro-1	1992 t/m 1996
Euro-2	1997 t/m 2000
Euro-3	2001 t/m 2004
Euro-4	2005 t/m 2008
Euro-5	2009 t/m 2013
Euro-6	Na 2013

Zuinigheidslabel

Het zuinigheidslabel van een auto is een mogelijke grondslag voor een maatregel gericht op het terugdringen van de CO₂-emissies van zakelijk gebruikte privé-auto's. Het zuinigheidslabel geeft aan hoe zuinig of onzuinig een auto is ten opzichte van andere auto's die in dezelfde gewichtsklasse vallen. Het label heeft dus betrekking op relatieve zuinigheid, en niet op de absolute zuinigheid van het voertuig. Relatief zeer zuinige auto's krijgen een A-label, dat aangeeft dat de auto 20% zuiniger is dan gemiddeld. De relatief meest onzuinige auto's worden voorzien van een G-label, die is bestemd voor auto's die meer dan 30% minder zuinig zijn dan gemiddeld.



Absolute CO₂-uitstoot

Een mogelijke grondslag voor maatregelen die zijn gericht op de reductie van de CO₂-emissies is de absolute CO₂-uitstoot van een auto. Doordat er hier sprake is van een absoluut kengetal, in tegenstelling tot bij het zuinigheidslabel, is het behulp van deze grondslag mogelijk om sterker te sturen op de CO₂-uitstoot van auto's.

3.3 Generieke vs. specifieke maatregelen

De milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto kan zowel via specifieke als generieke maatregelen beïnvloedt worden. Bij specifieke maatregelen gaat het om maatregelen die alleen aangrijpen op het zakelijk gebruik van de privé-auto, zoals bijvoorbeeld een differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding. Generieke maatregelen beïnvloeden daarentegen een veel grotere groep voertuigen (bijvoorbeeld alle personenauto's) en hebben dus indirect invloed op de milieuprestaties van zakelijk gebruikte privé-auto's. Voorbeelden van generieke maatregelen zijn de BPM-differentiatie naar zuinigheid en de subsidieregeling voor roetfilters.

In deze studie wordt er alleen ingegaan op specifieke maatregelen om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen.

3.4 Schaalniveau

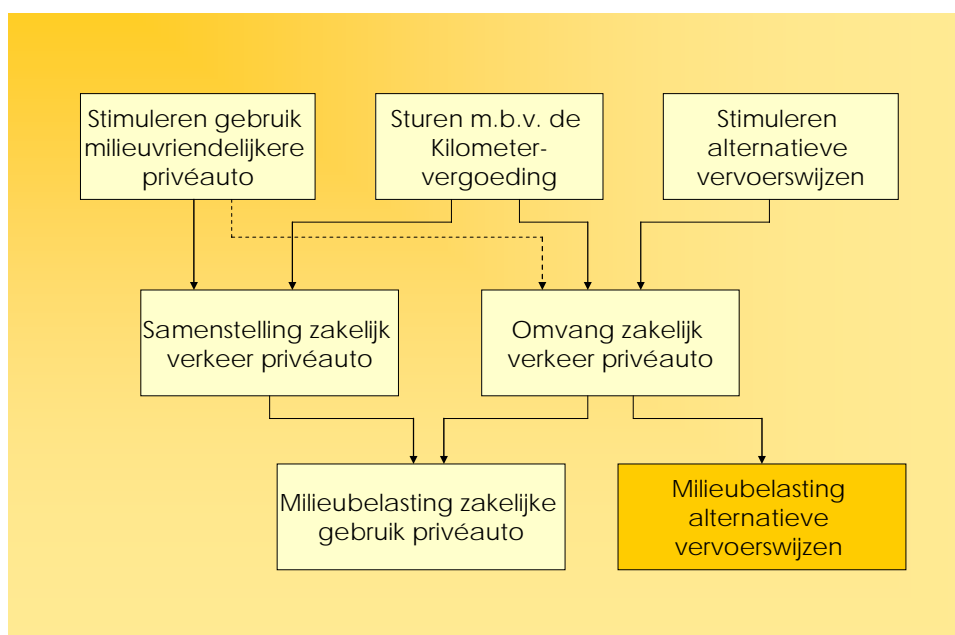
Maatregelen gericht op het milieuvriendelijker maken van het zakelijk gebruik van de privé-auto kunnen zowel op het niveau van een organisatie als op een nationale schaal worden ingevoerd. Een voorbeeld van een organisatiespecifieke maatregel is dat een gemeente al haar ambtenaren een OV-kaart geeft die gebruikt kan worden voor zakelijke reizen. Wanneer de onbelaste kilometervergoeding gedifferentieerd wordt naar milieukeurmerken van de auto, dan gaat het om een maatregel op nationale schaal. Veel maatregelen kunnen zowel op een nationale als een organisatiespecifieke schaal worden vastgesteld.

3.5 Mogelijke maatregelen

In hoofdlijnen kunnen er drie typen specifieke maatregelen onderscheiden worden voor het verminderen van de milieubelasting van zakelijk gebruikte privé-auto's (zie Figuur 5):

- stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijkere privé-auto's;
- stimuleren van alternatieve, milieuvriendelijkere, vervoerswijzen;
- sturen m.b.v. de kilometervergoeding.

Figuur 5 Overzicht van maatregelen die zijn gericht op het verminderen van de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto



Stimuleren gebruik milieuvriendelijkere privé-auto's

Dit type maatregelen is erop gericht om mensen die zakelijk gebruik maken van hun eigen auto te bewegen om een milieuvriendelijkere auto aan te schaffen, dan wel om investeringen te doen die hun auto milieuvriendelijker maakt (bijvoorbeeld via de aanschaf van een roetfilter). Daarnaast kan dit type instrument worden ingezet om mensen met meerdere auto's te stimuleren om voor hun zakenreizen gebruik te maken van de schoonste/zuinigste variant.

Dit type maatregelen heeft voornamelijk invloed op de samenstelling van het zakelijk verkeer dat wordt afgelegd in een privé-auto. Als gevolg van deze maatregelen zal het zakelijk gebruik van de privé-auto vergroenen. Daarnaast is het echter ook mogelijk dat er sprake is van een indirect effect op de omvang van het zakelijk verkeer dat wordt afgelegd in een privé-auto. Wanneer er bijvoorbeeld een maatregel wordt ingesteld die stelt dat er voor het zakelijk verkeer geen gebruik meer mag worden gemaakt van een diesel-auto, dan zullen niet alle dieselrijders overgaan tot de aanschaf van een benzine-auto. Een groot deel zal gebruik gaan maken van alternatieve vervoerswijzen, zoals het OV of een pool-auto. Het gevolg is dat de omvang van het gebruik van de privé-auto voor zakelijke doeleinden afneemt, wat uiteraard een positief effect heeft op de totale milieubelasting van deze groep weggebruikers. Echter, daarvoor in de plaats komt wel extra milieubelasting van de alternatieve vervoerswijzen. Het netto effect op de milieubelasting zal echter positief zijn.

Werknemers prikkelen om gebruik te maken van milieuvriendelijkere privé-auto's kan op verschillende manieren, die zowel vrijblijvend als dwingend van aard kunnen zijn. Bij vrijblijvende maatregelen gaat het bijvoorbeeld om informatie-campagnes waarbij werkgevers geïnformeerd worden over de milieubelasting



van het zakelijk gebruik van hun auto en over de mogelijkheden om deze auto schoner/zuiniger te maken. Ook een duidelijke (vrijblijvende) richtlijn van de werkgever m.b.t. de milieukeurmerken van privé-auto's die worden gebruikt voor zakelijke reizen is een voorbeeld van een instrument om werknemers ertoe aan te zetten milieuvriendelijkere auto's te gebruiken. Zo kan een werkgever bijvoorbeeld vastleggen dat er wordt nagestreefd dat alle diesel-auto's die worden ingezet voor zakelijke reizen zijn voorzien van een roetfilter. Een dergelijke richtlijn kan ervoor zorgen dat er binnen een organisatie een sociale norm ontstaat die stelt dat het 'not done' is om met een diesel-auto zonder roetfilter zakelijke reizen af te leggen.

Naast de vrijblijvende instrumenten kunnen er ook meer dwingende instrumenten worden ingezet. Gedacht kan worden aan verplichte milieunormen die worden opgelegd aan de auto van de werknemer. Alleen als je auto voldoet aan deze milieunormen mag je de zakelijke reis in je privé-auto afleggen. Deze maatregel zal naar alle waarschijnlijkheid effectiever zijn dan de meer vrijblijvende maatregelen. Het draagvlak voor dit type maatregelen onder de werknemers zal echter minder zijn. Het aanbieden van goede alternatieven voor de privé-auto kan bijdragen aan een groter draagvlak.

Stimuleren van alternatieve, milieuvriendelijkere, vervoerswijzen

Door werknemers direct te stimuleren gebruik te maken van alternatieve, milieuvriendelijkere, vervoerswijzen kan de milieubelasting van zakelijke reizen worden vermindert. Dit type maatregelen leidt tot minder zakelijk verkeer met de privé-auto, waardoor de totale milieubelasting van dit verkeer afneemt. Daarvoor in de plaats komt extra milieubelasting van de alternatief gebruikte vervoerswijzen. Echter, doordat deze vervoerswijzen per zakelijke kilometer minder milieubelastend zijn, neemt de totale milieubelasting af.

Evenals bij de maatregelen die het gebruik van milieuvriendelijkere privé-auto's stimuleren, kan er ook bij dit type maatregelen onderscheid gemaakt worden tussen vrijblijvende en meer dwingende maatregelen. Bij vrijblijvende maatregelen kan weer gedacht worden aan informatiecampagnes of vrijblijvende richtlijnen aangaande het vervoer voor zakelijke reizen. Meer sturend zijn maatregelen waarbij werknemers een vergoeding ontvangen voor het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals bijvoorbeeld het OV. Ook het aanbieden van de mogelijkheid om gebruik te maken van (milieuvriendelijkere) pool- of bedrijfsauto's is een mogelijkheid om het gebruik van alternatieven voor de privé-auto te stimuleren. Een verplichting om gebruik te maken van een alternatieve vervoerswijze voor het zakelijk verkeer is de meest vergaande potentiële maatregel.

Sturen m.b.v. de kilometervergoeding

Een derde groep maatregelen worden gevormd door maatregelen die betrekking hebben op de kilometervergoeding die wordt verstrekt voor het gebruik van de privé-auto voor zakelijke reizen. Deze vergoeding wordt verstrekt door de werkgever, maar de overheid kan hier invloed op uit oefenen door veranderingen aan te brengen in het deel van kilometervergoeding waarover geen belasting hoeft te worden betaald. In grote lijnen kunnen er twee soorten maatregelen worden

onderscheiden: een algemene verlaging van de kilometervergoeding en een differentiatie van de kilometervergoeding naar milieukeurmerken van het voertuig.

Een algemene verlaging van de kilometervergoeding heeft tot gevolg dat de eigen auto minder aantrekkelijk wordt voor het gebruik tijdens zakelijke reizen. Mensen zullen daarom sneller gaan kiezen voor een alternatieve vervoerswijze, zoals het openbaar vervoer of een pool-auto. De omvang van het zakelijk verkeer dat wordt afgelegd in de privé-auto neemt bij deze maatregel af. De effectiviteit van de maatregel kan worden vergroot door de verlaging van de kilometervergoeding groter te maken. In het uiterste geval zou er besloten kunnen worden om de kilometervergoeding volledig af te schaffen. Daarnaast wordt deze maatregel effectiever naarmate de werkgever de werknemer goede alternatieven biedt voor de eigen auto. Een probleem bij het doorvoeren van een algemene verlaging van de kilometervergoeding voor zakelijke reizen vormt het draagvlak bij de werknemers. Dit draagvlak kan vergroot worden door goede alternatieven aan te bieden, zoals (milieuvriendelijke) pool-auto's of een OV-kaart.

Bij een differentiatie van de kilometervergoeding wordt de vergoeding per kilometer afhankelijk van de milieukeurmerken van de privé-auto. Iemand met een zeer schone/zuinige auto krijgt een hoge vergoeding per kilometer, terwijl voor een vervuilende/onzuinige auto een lage kilometervergoeding verkregen wordt. Als gevolg van deze maatregel zal er een vergroening van de zakelijke kilometers gereden door privé-auto's plaatsvinden. Afhankelijk van de wijze van differentiatie kan ook de omvang van het zakelijk verkeer afgelegd in een privé-auto worden beïnvloedt. Naar verwachting is deze maatregel effectiever dan een algemene verlaging van de kilometervergoeding, doordat mensen in de vorm van de schone/zuinige auto een alternatief geboden wordt dat ontbreekt bij een algemene verlaging. Hierdoor zullen mensen eerder bereid zijn om af te stappen van het gebruik van de vervuilende/onzuinige privé-auto in het zakelijk verkeer. Daarnaast zal er waarschijnlijk meer draagvlak bestaan voor deze maatregel, doordat er een duidelijkere relatie is met de milieukeurmerken van de auto.

3.6 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn verschillende maatregelen de revue gepasseerd die ingezet kunnen worden om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen. Veel van deze maatregelen kunnen zowel op een nationale als een organisatiespecifieke schaal worden ingezet. Bij de bespreking van deze maatregelen is duidelijk geworden dat maatregelen effectiever worden naarmate ze meer dwingend van aard zijn. Echter, het draagvlak voor dwingende maatregelen is bij de werknemers klein. Een belangrijke manier om draagvlak te winnen voor meer dwingende maatregelen is het aanbieden van goede alternatieven voor de privé-auto. Wanneer de werknemer bijvoorbeeld gebruik kan maken van een (milieuvriendelijke) pool-auto, dan zal hij/zij er minder moeite mee hebben om geen gebruik te (kunnen) maken van de eigen auto. Voldoende goede alternatieven maken de maatregel daarnaast ook effectiever.



4 Twee maatregelen nader bekeken

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op een tweetal maatregelen die kunnen worden ingezet om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen. Allereerst een maatregel op nationaal niveau, namelijk een differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding voor zakelijke reizen. Bij de tweede maatregel, die dient te worden ingevoerd op het niveau van een organisatie, gaat het om de inzet van de diensten van Mobility Mixx. Hierbij is er vanuit gegaan dat deze diensten voor alle zakelijke kilometers in Nederland worden ingezet. De beide maatregelen zijn gekozen door Mobility Mixx.

Bij de inschatting van de milieueffecten volgen we voor beide maatregelen dezelfde methode. Allereerst wordt een inschatting gemaakt van de invloed van de maatregel op de omvang en de samenstelling (naar milieukeurmerken) van het zakelijk verkeer dat met de privé-auto wordt afgelegd. Vervolgens wordt dit met behulp van emissiefactoren doorvertaald naar reducties in emissies. Een overzicht van de gehanteerde parksamenstellingen en emissiefactoren is weergegeven in bijlage A.

4.2 Differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding voor zakelijke reizen

4.2.1 Maatregel

De kosten die worden gemaakt voor het maken van zakelijke reizen met de privé-auto worden door de belastingdienst aangemerkt als zakelijke kosten. Deze kosten zijn aftrekbaar en de werkgever mag deze kosten tot een bepaald maximum belastingvrij vergoeden. De maximaal vrijgestelde kilometervergoeding is momenteel vastgesteld op € 0,19,- per kilometer.

Het differentiëren van de onbelaste kilometervergoeding naar zuinigheid van de auto is een mogelijke maatregel om de het zakelijk gebruik van de privé-auto te vergroenen. Door de onbelaste kilometervergoeding voor zuinige auto's te verhogen en tegelijkertijd de vergoeding voor onzuinige auto's te verlagen, worden mensen gestimuleerd om voor zakelijke reizen gebruik te maken van zuinige auto's, terwijl het gebruik van onzuinige auto's juist wordt ontmoedigd.

Een differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding voor zakelijke reizen kan op vele manieren worden vorm gegeven. In deze studie kiezen we ervoor om nauw aan te sluiten bij de verlaging van de bijtelling voor zuinige lease-auto's, zoals die door het kabinet in het Belastingplan 2008 is aangekondigd (zie Box 1). Voor zeer zuinige auto's (niet meer dan respectievelijk 95 en 110 g/km CO₂-uitstoot voor diesel- en benzine-auto's) betekent dit dat de onbelaste kilometervergoeding met € 0,11,- wordt verhoogd naar € 0,30,- per kilometer, terwijl de onbelaste kilometervergoeding voor de overige auto's met € 0,04,- daalt tot

€ 0,15,-. In bijlage B wordt nader toegelicht hoe de omvang van deze veranderingen in de onbelaste kilometervergoeding zijn bepaald.

Box 1 Verlaging zuinige bijtelling lease-auto's

De fiscale bijtelling voor lease-auto's is momenteel onafhankelijk van de milieukeurmerken van de auto en bedraagt 22% van de nieuwwaarde. In het Belastingplan 2008 stelt de overheid voor om per 1 januari 2008 de bijtelling voor zeer zuinige lease-auto's fors te verlagen. Voor deze auto's zou de bijtelling omlaag gaan naar 14% van de waarde van de auto. Voorwaarde is dat de CO₂-uitstoot voor een diesel-auto niet hoger is dan 95 gram per kilometer, en voor een benzine-auto niet hoger dan 110 gram per kilometer. Voor lease-auto's die niet aan deze voorwaarde voldoen zou de fiscale bijtelling omhoog moeten gaan naar 25%.

Bron: Ministerie van Financiën (2007).

Het autosegment dat momenteel voldoet aan de gestelde criteria voor zuinige auto's is overigens erg klein. Het betreft autotypen zoals de Toyota Prius, de Honda Civic Hybride, Citroen C1 en Peugeot 107. De inschatting is dat deze auto's ongeveer 0,5% van het totale autopark in Nederland vormen.

4.2.2 Gevolgen voor omvang en samenstelling van de zakelijke kilometers

Het differentiëren van de onbelaste kilometervergoeding naar zuinigheid van de auto stimuleert het gebruik van zuinige auto's en ontmoedigt het gebruik van onzuinige auto's. Dit effect valt uiteen in een drietal deeleffecten:

- Voor bezitters van een zuinige auto wordt het aantrekkelijker om van de eigen auto gebruik te maken voor zakelijke doeleinden. Zij zullen dan ook vaker gebruik gaan maken van de privé-auto. In de praktijk zal dit meestal betekenen dat er vaker voor de eigen auto gekozen wordt in plaats van een alternatieve transportmiddel (fiets, OV, pool-auto, onzuinige tweede privé-auto).
- Voor bezitters van een onzuinige auto wordt het daarentegen minder aantrekkelijk om zakelijke reizen af te leggen in de eigen auto. Zij zullen dan ook vaker op zoek gaan naar een alternatief, in de vorm van een andere vervoerswijze. Ook zien zij wellicht vaker af van een voorgenomen zakenreis.
- Mensen die vaak gebruik maken van een privé-auto voor zakelijke reizen worden gestimuleerd om bij de aankoop van een nieuwe auto te kiezen voor een zuinig model. Dit effect doet zich alleen voor op de lange termijn.

Deze verschillende deeleffecten zijn ingeschat met behulp van een prijselasticiteit. Deze elasticiteit geeft de relatieve verandering in het aantal kilometers ten gevolge van een relatieve verandering van de kilometervergoeding. De prijselasticiteit voor de kilometervergoeding is gelijk aan -0,1 (Werkgroep Vergroening Belastingstelsel, 1995; 1996). Dit houdt in dat een verhoging van de kilometervergoeding met 10% leidt tot een verlaging van het aantal gereden kilometers met 1%.



De differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding houdt voor zeer zuinige auto's in dat zij per kilometer 58% meer vergoed krijgen dan momenteel het geval is. Deze verhoging leidt tot een stijging van het aantal zakelijk gereden kilometers in een zeer zuinige privé-auto van 5,8%. Zoals eerder gezegd gaat het hierbij voornamelijk om zakelijke kilometers die eerder met een andere vervoerswijze of met een onzuinige auto werden afgelegd.

Onzuinige auto's krijgen te maken met een daling van de onbelaste kilometervergoeding die gelijk is aan 21%, wat resulteert in een afname van het aantal zakelijk gereden kilometers in deze auto's van 2,1%. Deze kilometers kunnen m.b.v. een ander vervoermiddel gemaakt worden (bijvoorbeeld een zuinige auto), of ze worden helemaal niet meer gemaakt omdat wordt afgezien van de zakelijke reis.

Voor het effect van de gedifferentieerde onbelaste kilometervergoeding op de aankoop van zuinige auto's is tenslotte aangenomen dat die indirect wordt meegenomen bij de bepaling van de eerste twee effecten. De extra aanschaf van zuinige auto's leidt immers tot meer kilometers van zuinige auto's en minder kilometers van onzuinige auto's.

Door de verschillende deeleffecten van de differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding samen te nemen is het mogelijk om het totale effect op de omvang en samenstelling van de zakelijke kilometers gereden door privé-auto's te bepalen. Dit is gedaan in Tabel 2.

Tabel 2 Veranderingen in zakelijke kilometers afgelegd met de privé-auto

	Zakelijke kilometers voor differentiatie		Zakelijke kilometers na differentiatie	
	mld. km's	%	mld. km's	%
Zuinige privé-auto's	0,04	0,5	0,04	0,5
Onzuinige privé-auto's	7,86	99,5	7,70	99,5
Totaal	7,90	100	7,74	100

De differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding leidt tot een afname van ca. 2% van het totale aantal zakelijke kilometers afgelegd met een privé-auto. Daarnaast neemt het aandeel van de zuinige auto's in het totale aantal kilometers iets toe (ca. 0,04%). Deze relatief beperkte effecten hebben een drietal oorzaken. Allereerst zijn zakelijke kilometers relatief prijsongevoelig. Daarnaast wordt de meest effectieve prikkel in deze maatregel gericht op een zeer klein deel van het totale wagenpark, namelijk de zeer zuinige auto's. Tot slot, de geïntroduceerde prijsprikkel is, met name voor de onzuinige auto's, relatief klein.

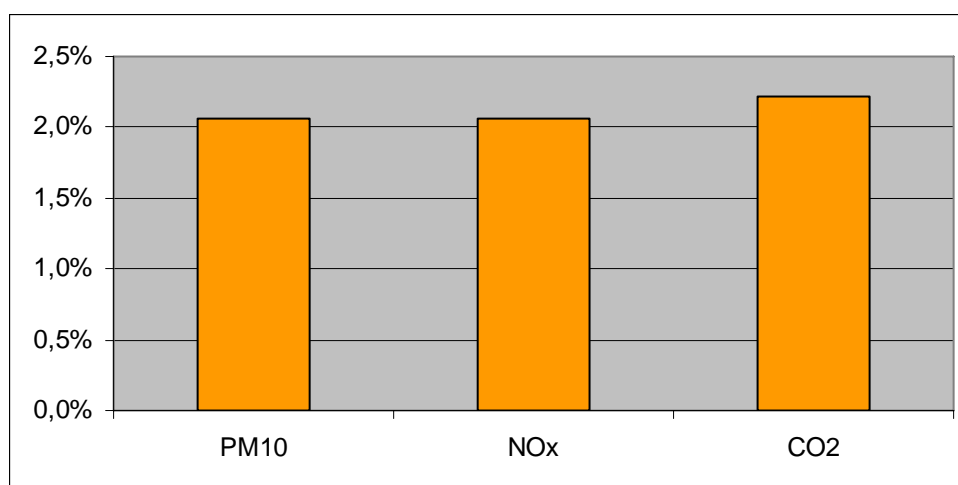
4.2.3 Inschatting emissiereducties

Bij de inschatting van de emissiereducties zijn twee extra aannames gemaakt:

- de differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding heeft geen effect op de brandstofmix;
- de differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding heeft geen gevolgen voor de verdeling van de zakelijk gebruikte privé-auto's over de verschillende Euroklassen.

In Figuur 6 zijn de relatieve emissiereducties weergegeven die door de zakelijk gebruikte privé-auto's worden gerealiseerd bij een differentiatie van de kilometervergoeding.

Figuur 6 Relatieve emissiereductie zakelijk gebruikte privé-auto's

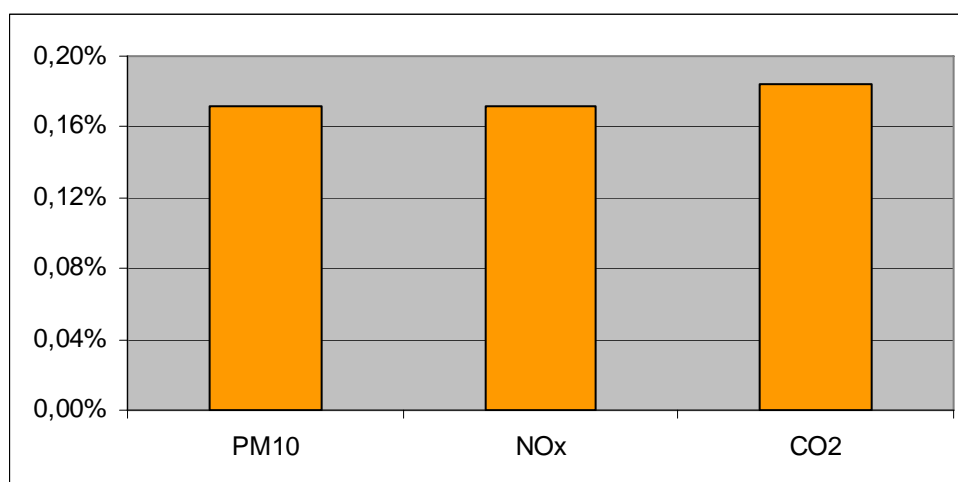


De gerealiseerde emissiereducties als gevolg van de gedifferentieerde onbelaste kilometervergoeding is ca. 2%. De reducties van PM₁₀ en NO_x zijn volledig het gevolg van de afname in het totaal door privé-auto's gereden aantal zakelijke kilometers. De reductie van CO₂ is iets groter, wat het gevolg is van de lichte verschuiving naar het gebruik van zuinigere auto's.

In Figuur 7 is ook de relatieve emissiereductie weergegeven die wordt gerealiseerd bij het totale personenautoverkeer in Nederland.



Figuur 7 Relatieve emissiereductie personenauto's in Nederland



4.3 Inzet van Mobility Mixx

4.3.1 Maatregel

Mobility Mixx is in 2001 opgericht door streekvervoerbedrijf Connexxion en is in 2003 overgenomen door LeasePlan. Mobility Mixx is bedoeld om werkgevers alle faciliteiten te bieden op het gebied van zakelijke reizen. In dat kader biedt Mobility Mixx verschillende producten aan, die erop zijn gericht om op een flexibele wijze het zakenverkeer voor een werkgever te regelen. Daarbij wordt de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van pool-auto's op de bedrijfslocaties, de trein, de OV-fiets, (trein)taxi's, huurauto's, etc. Daarnaast bestaan er mogelijkheden voor het elektronisch verwerken van kilometerdeclaraties en het beheer van persoonsgebonden mobiliteitsbudgetten. Ook zorgt Mobility Mixx voor reisadviezen.

In deze paragraaf wordt bekeken wat de gevolgen zijn voor de milieubelasting van het zakelijk verkeer dat momenteel wordt afgelegd met de privé-auto, wanneer er voor al dit verkeer gebruik gemaakt gaat worden van de diensten van Mobility Mixx. Van de zakelijke kilometers die momenteel door Mobility Mixx worden verzorgd worden ca. 75% per trein afgelegd, terwijl voor de overige 25% van de kilometers gebruik wordt gemaakt van pool-auto's. Het aantal kilometers van de OV-fiets en de taxi is marginaal ten opzichte van de pool-auto- en trein-kilometers, en wordt niet meegenomen in de berekeningen. Voor veel zakelijke kilometers die momenteel worden afgelegd met de privé-auto is de trein geen alternatief, bijvoorbeeld omdat de start- of eindbestemming niet in de buurt van een station ligt.

Om hiermee rekening te kunnen worden gemaakt wordt er naar twee verschillende varianten gekeken:

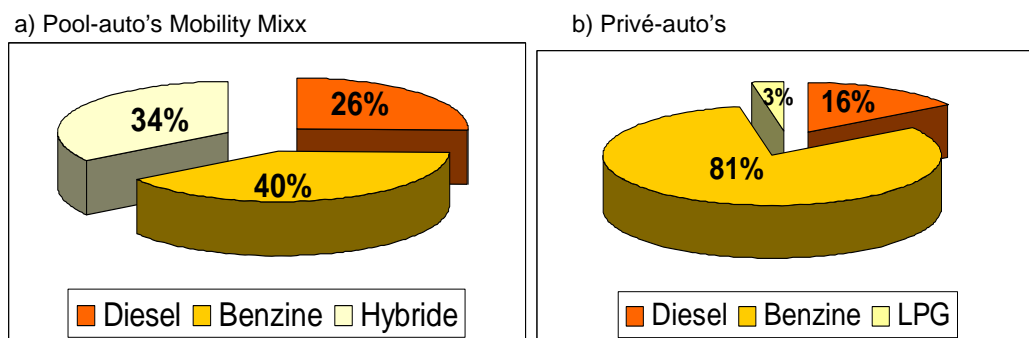
- Variant A: Alle zakelijke kilometers afgelegd in een privé-auto worden vervangen door kilometers afgelegd in een pool-auto van Mobility Mixx.
- Variant B: Van alle zakelijke kilometers die worden afgelegd in een privé-auto wordt 75% vervangen door treinkilometers en 25% door pool-autokilometers.

4.3.2 Gevolgen voor omvang en samenstelling van de zakelijke kilometers

Doordat verondersteld wordt dat alle organisaties in Nederland gebruik gaan maken van Mobility Mixx voor hun zakelijke reizen, verdwijnen alle zakelijke kilometers gemaakt door privé-auto's. In plaats daarvan komen in variant A evenveel zakelijke kilometers gereden door pool-auto's, terwijl er in variant B evenveel zakelijke kilometers zijn die voor 75% worden afgelegd met de trein en voor 25% met een pool-auto.

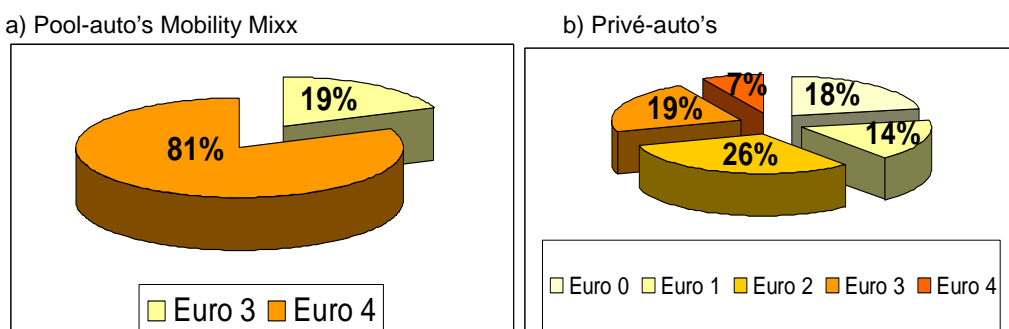
In Figuur 8 en Figuur 9 wordt een vergelijking gemaakt van de milieukeurmerken van zakelijke kilometers die zijn afgelegd met een pool-auto van Mobility Mixx en met een privé-auto.

Figuur 8 Brandstofmix van de zakelijke kilometers afgelegd met een pool-auto's Mobility Mixx en privé-auto's



Bron: MNP, 2005; Gegevens verstrekt door Mobility Mixx.

Figuur 9 Verdeling zakelijke kilometers over Euroklassen voor pool-auto's Mobility Mixx en privé-auto's



Bron: MNP, 2005; Gegevens verstrekt door Mobility Mixx.



De pool-auto's van Mobility Mixx hebben veel vaker een hybride aandrijving dan privé-auto's. Ongeveer 34% van de zakelijke kilometers verzorgd door Mobility Mixx worden afgelegd in een hybride auto, terwijl dit aandeel bij de zakelijke kilometers gemaakt in een privé-auto verwaarloosbaar is. Dit grote aandeel van zakelijke kilometers gemaakt in een hybride auto gaat in vergelijking met de privé-auto voornamelijk ten koste van de benzine-auto. Waar bij de privé-auto's ca. 81% van de zakelijke kilometers wordt gemaakt met een benzine-auto, ligt dit aandeel bij de pool-auto's van Mobility Mixx op ca. 40%. Het aandeel zakelijke kilometers gereden in diesel-auto's ligt bij de pool-auto's van Mobility Mixx ten slotte iets hoger dan bij de privé-auto's (respectievelijk 26% en 16%).

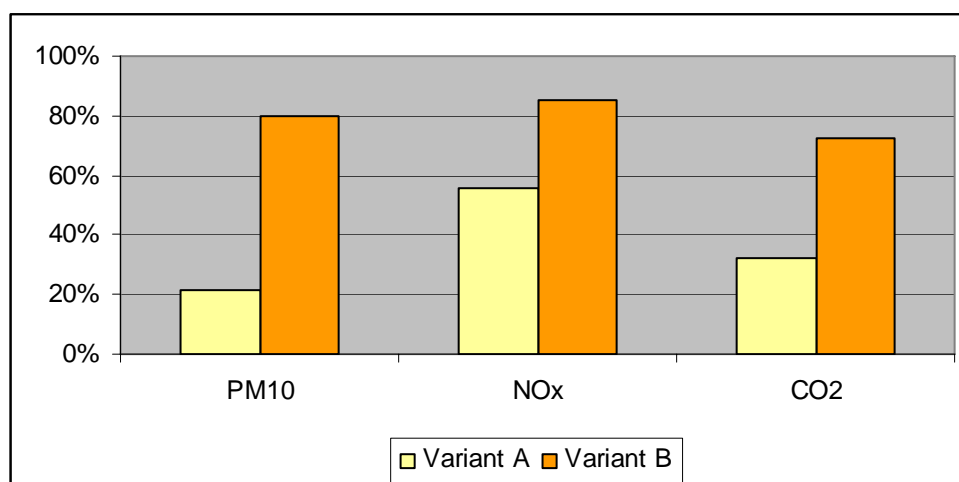
Uit Figuur 9 blijkt duidelijk dat de zakelijke kilometers die worden verzorgd door Mobility Mixx gemiddeld genomen in jongere en dus schonere auto's worden afgelegd. Ongeveer 81% van de zakelijke kilometers van Mobility Mixx worden gemaakt met een Euro-4-auto, terwijl dit aandeel bij privé-auto's ligt op 7%. Hierbij moet worden opgemerkt dat het pool-autopark van Mobility Mixx ook voertuigen bevat die zijn gebouwd in 2006, terwijl het park privé-auto's is opgesteld voor 2005. Hierdoor valt de vergelijking van de samenstelling naar milieukennmerken van de zakelijke kilometers positiever uit voor de pool-auto's van Mobility Mixx.

Tot slot, de milieuprestaties van zakelijke kilometers die worden afgelegd met de trein zijn aanzienlijk beter dan die van zakelijke kilometers die met de privé-auto worden gemaakt. Voor CO₂ liggen de emissies voor zakelijke treinkilometers ongeveer 86% lager dan bij de privé-auto, terwijl de NO_x- en PM₁₀-emissies respectievelijk 95% en 99% lager zijn. Hierbij is geen rekening gehouden met het eventuele voor- en natransport en met de mogelijke inzet van extra treinen als gevolg van de grootschalige inzet van Mobility Mixx.

4.3.3 Inschatting emissiereducties

In Figuur 10 worden de relatieve emissiereducties weergegeven die worden gerealiseerd bij de mensen die voor invoering van de maatregel zakelijk gebruik maakten van de privé-auto. Deze emissiereducties zijn bepaald door de emissies van zakelijk gebruikte privé-auto's voor invoering van de maatregel te vergelijken met de emissies van het zakelijk gebruik van pool-auto's en de trein na invoering van de maatregel.

Figuur 10 Relatieve emissiereductie zakelijk gebruikte privé-auto's



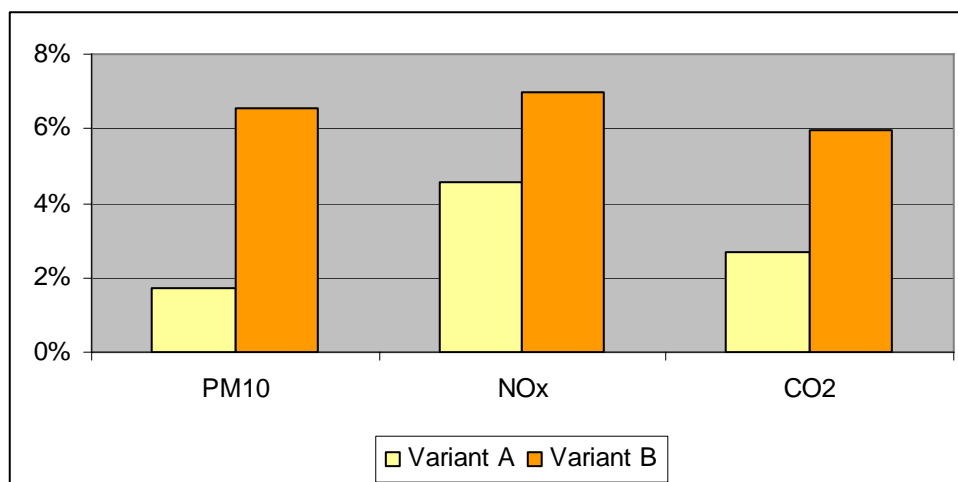
De gerealiseerde emissiereducties zijn in beide varianten aanzienlijk. Zoals in paragraaf 4.3.2 reeds aangetoond is zijn de pool-auto's van Mobility Mixx zowel schoner als zuiniger dan de gemiddelde privé-auto, wat een verklaring vormt voor de emissiereducties die in zowel variant A als B worden gerealiseerd. De hogere reducties in variant B in vergelijking met variant A zijn het gevolg van de lage emissies per zakenkilometer voor de trein. Hierbij moet opgemerkt worden dat er geen rekening is gehouden met eventueel voor- en natransport bij zakenreizen per trein. Een deel van dit voor- en natransport vindt plaats per fiets of lopend, en levert dus geen extra emissies op. Een ander deel zal echter worden afgelegd in de taxi, bus of eigen auto, wat wel extra emissies tot gevolg heeft. De hier berekende emissiereducties in variant B worden dus waarschijnlijk te positief ingeschat. Bij de interpretatie van de gegevens moet er verder rekening mee worden gehouden dat het pool-autopark van Mobility Mixx, zoals dat in deze studie is gehanteerd, voertuigen bevat uit 2006, terwijl het privé-autopark is vastgesteld voor 2005. Ook dit heeft tot gevolg dat de emissiereducties te positief worden ingeschat.

In



Figuur 11 zijn de relatieve emissiereducties weergegeven die worden gerealiseerd bij het totale personenautoverkeer in Nederland als gevolg van de invoering van Mobility Mixx. Hierbij is rekening gehouden met de emissies van het zakelijk gebruik van de trein.

Figuur 11 Relatieve emissiereductie personenauto's in Nederland



4.4 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de effecten van twee verschillende maatregelen op de milieubelasting van zakelijk gebruikte privé-auto's ingeschat. De eerste maatregel, die op een nationaal schaalniveau dient te worden ingevoerd, is de differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding. Deze maatregel levert een emissiereductie van ca. 2% op. Bovendien vormt deze maatregel een (indirecte) stimulans voor de ontwikkeling van zuinige auto's. De effectiviteit van de maatregel kan vergroot worden door de prijsgevoeligheid van de zakenrijder te vergroten, bijv. wanneer de werkgever zorgt voor goede alternatieven voor de privé-auto. De effectiviteit kan tevens vergroot worden door de maatregel anders vorm te geven. In de huidige vormgeving van de gedifferentieerde kilometerheffing wordt slechts een beperkte groep (de bezitters van zeer zuinige auto's) sterk geprikkeld; de financiële prikkel voor de overige autogebruikers is veel beperkter. Door de maatregel zodanig in te richten dat de sterkste prikkel een veel grotere groep automobilisten raakt, kan de effectiviteit van de maatregel worden vergroot. De effectiviteit kan ook vergroot worden door het verschil in onbelaste kilometervergoeding voor zuinige en onzuinige auto's te laten toenemen.

Wanneer alle organisaties Mobility Mixx zouden inzetten voor de zakelijke reizen die nu per privé-auto worden gemaakt, dan vinden er forse emissiereducties plaats. Er moet echter bedacht worden dat de hier ingeschatte emissiereductie een maximaal effect is. Allereerst is er vanuit gegaan dat Mobility Mixx voor alle zakelijke kilometers in Nederland wordt ingezet. In de praktijk zal echter maar een deel van de organisaties over gaan tot de inzet van Mobility Mixx, bijvoorbeeld omdat er voornamelijk zakelijke kilometers vanuit huis gemaakt worden en het gebruik van pool-auto's of de trein voor zakelijke reizen geen optie is. Voor deze zakelijke kilometers zou een huurauto overigens wel een alternatief kunnen zijn. Ten tweede zijn bij de inschatting van de emissiereducties enkele veronderstellingen gedaan die positief uitpakken voor Mobility Mixx. Zo is er bijvoorbeeld



geen rekening gehouden met het voor- en natransport dat optreedt bij het zakelijk verkeer per trein. De emissiereducties zoals die in deze studie zijn ingeschat dienen dan ook te worden opgevat als een bovengrens van de daadwerkelijk emissiereducties die bereikt kunnen worden bij grootschalige inzet van Mobility Mixx.

5 Conclusies

5.1 Inleiding

Steeds vaker wordt er door organisaties aan bedrijfs- of lease-auto's die worden gebruikt voor zakelijke reizen milieueisen gesteld. Ook de overheid probeert invloed uit te oefenen op de milieubelasting van het zakelijk verkeer. Zo heeft het kabinet in het Belastingplan 2008 aangekondigd om de fiscale bijtelling voor lease-auto's te gaan differentiëren naar zuinigheid van de auto. De zakelijk gebruikte privé-auto blijft bij al deze initiatieven tot nu toe nog buiten schot. In opdracht van Mobility Mixx heeft CE Delft in deze studie een inschatting gemaakt van de milieubelasting van het zakelijke deel van het gebruik van de privé-auto, en van de reducties in milieubelasting die bereikt kunnen worden door middel van inzet van specifieke maatregelen.

5.2 Milieubelasting van zakelijk gebruikte privé-auto's

Het zakelijk autoverkeer neemt een belangrijke plaats in binnen het totale personenautoverkeer in Nederland: ca. 14% van de personenautokilometers kennen een zakelijk motief. Een groot deel van deze zakelijke kilometers (ca. 58%) wordt afgelegd in een privé-auto. Dit grote aandeel van de privé-auto in het zakenverkeer is er ook verantwoordelijk voor dat deze categorie een groot deel van de milieubelasting van het zakenverkeer voor haar rekening neemt. Ongeveer 48% van de PM₁₀-emissies, 61% van de NO_x-emissies en 58% van de CO₂-emissies van het zakelijk verkeer komt voor rekening van de zakenauto. Dit is ongeveer 8% van de emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland.

5.3 Emissiereducerende maatregelen

Er zijn verschillende maatregelen die genomen kunnen worden om de milieubelasting van het zakelijk gebruik van de privé-auto te verminderen. In deze studie is, voor zowel een maatregel die op nationaal niveau als een maatregel die op het niveau van een individuele organisatie ingevoerd dient te worden, een inschatting gemaakt van de emissiereducties die zij zouden kunnen realiseren:

- een differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding naar zuinigheid van de privé-auto;
- toepassen van de diensten van Mobility Mixx op alle zakelijke kilometers in Nederland.

Differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding

De differentiatie van de onbelaste kilometervergoeding naar zuinigheid van de auto levert ca. 2% reductie van PM₁₀-, NO_x-, en CO₂-emissies op. Er zijn verschillende mogelijkheden om deze reducties te vergroten. Allereerst kunnen maatregelen genomen worden om de prijsgevoeligheid van de zakelijke rijder te vergroten. Over het algemeen is de prijsgevoeligheid van deze groep auto-gebruikers namelijk relatief laag. Door te zorgen voor goede alternatieven voor



de privé-auto zal de prijsgevoeligheid toenemen. Wanneer de werkgever bijvoorbeeld pool-auto's ter beschikking stelt voor de zakelijke reizen van haar werkgevers, dan zullen laatstgenoemde sterker reageren op financiële prikkels.

Een tweede manier om de effectiviteit van een gedifferentieerde onbelaste kilometervergoeding te vergroten is door de vormgeving van het instrument aan te passen. In deze studie is de meest sterke prijsprikkel gericht op een zeer klein deel van de zakelijke kilometers (ca. 0,5%). Door de maatregel zodanig in te richten dat de sterkste prikkel een veel grotere groep automobilisten raakt, kan de effectiviteit van de maatregel worden vergroot. Een groter verschil in vergoeding voor zuinige en onzuinige auto's kan ook bijdragen aan grotere emissiereducties.

Inzet van Mobility Mixx

Wanneer alle zakelijke kilometers die nu gereden worden met een privé-auto verzorgt gaan worden door Mobility Mixx, dan kan er een forse emissiereductie gerealiseerd worden. In deze studie is ingeschat dat de PM₁₀-emissies dalen met maximaal 80%, terwijl de NO_x-emissies met maximaal 85% afnemen. De CO₂-emissies dalen tenslotte met maximaal 73%. Wanneer deze emissiereducties doorvertaald worden naar reducties voor het totale personenautoverkeer in Nederland, dan blijken deze reducties 6 à 7% te bedragen. Bij de berekeningen van deze emissiereducties is aangenomen dat dezelfde verdeling van de zakelijke kilometers over de trein en pool-auto kan worden gerealiseerd als dat Mobility Mixx momenteel doet. Bovendien is er geen rekening gehouden met eventueel voor- en natransport voor de zakelijke reizen die per trein worden afgelegd.

Voor veel zakelijke reizen is het lastig om gebruik te maken van de trein. Bijvoorbeeld wanneer de start- of eindbestemming ver van het station liggen. Het is dan ook maar de vraag of het aandeel van 75% treinkilometers in het totale aantal zakelijke kilometers niet te hoog is vastgesteld. Om met deze onzekerheid rekening te kunnen houden is ook een variant doorgerekend waarbij alle zakelijke kilometers per pool-auto worden afgelegd. De reducties van PM₁₀, NO_x en CO₂ zijn dan respectievelijk gelijk aan 21%, 56% en 33%. De emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland neemt dan af met 2 tot 5%.

De twee doorgerekende varianten voor de inzet van Mobility Mixx maken duidelijk dat er een aanzienlijke milieuwinst gehaald kan worden wanneer er maatregelen worden genomen om het zakelijk gebruik van de privé-auto te vergroenen. Er moet echter wel bedacht worden dat de hier ingeschatte emissiereducties naar alle waarschijnlijkheid een bovengrens vormen van de daadwerkelijk te realiseren reducties. Dit is allereerst het gevolg van een aantal veronderstellingen die positief uitpakken voor Mobility Mixx, zoals bijvoorbeeld het niet meenemen van het voor- en natransport bij zakelijke treinreizen. Daarnaast zullen de diensten van Mobility Mixx waarschijnlijk niet voor alle zakelijke kilometers in Nederland toegepast kunnen worden. Met name wanneer de zakelijke reizen vanuit huis starten is het lastiger om gebruik te maken van een pool-auto. Ook voor kleine organisaties met relatief weinig zakelijke kilometers is een

systeem met een pool-auto waarschijnlijk niet rendabel. In deze gevallen is het eventueel wel mogelijk om gebruikt te maken van een huurauto. Verder is het de vraag in hoeverre organisaties waarvoor diensten zoals Mobility Mixx in principe rendabel zijn in de praktijk daadwerkelijk gebruik gaan maken van dergelijke diensten.

5.4 Slotbeschouwing

De zakelijke kilometers afgelegd in de privé-auto zijn verantwoordelijk voor een substantieel deel van de emissies van het totale personenautoverkeer in Nederland. Ongeveer 8% van deze emissies komen voor rekening van de zakelijk gebruikte personenauto's. In deze studie is duidelijk geworden dat het mogelijk is om de emissies van zakelijk gebruikte privé-auto's aanzienlijk te reduceren. De overheid zou hieraan een bijdrage kunnen leveren met maatregelen zoals een gedifferentieerde onbelaste kilometervergoeding. Een sleutelrol lijkt echter weggelegd voor de individuele organisaties. Zij kunnen werknemers zeer direct beïnvloeden bij de vervoermiddelkeuze voor de zakelijke reizen, bijvoorbeeld via de reiskosten die ze vergoeden. Daarnaast kunnen zij werknemers goede alternatieven bieden voor de privé-auto, die bovendien ook milieuvriendelijker zijn dan die privé-auto, zodat de werknemer sneller zijn privé-auto zal laten staan. Per organisatie zal bekeken moeten worden welk soort maatregel het meest effectief is.





Literatuurlijst

AVV, 2006

Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005. Tabellenboek
Rotterdam: AVV, 2006

CBS, 2002

Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 1995-2001
Voorburg: CBS, 2002

CBS, 2007

www.cbs.nl/statline

CE Delft, 2003

To shift or not to shift, that's the question. The environmental performance of the principal modes of freight and passenger transport in the policy-making context
Delft: CE Delft, 2003

ECN, 2005

Monitoring Nederlandse elektriciteitscentrales 2000-2004
Petten: ECN, 2005

Goudappel Coffeng, 2007

Zicht op de zakenautrijder
Deventer: Goudappel Coffeng, 2007

Ligtermoet, 2006

Ligtermoet, D.
Ontkoppeling van zakelijk en woon-werk verkeer. De waarde voor filebestrijding
Gouda: Ligtermoet & Partners, 2006

Milieuedefensie, 2006

33 Bedrijven stappen over op schonere lease-auto's, persbericht
Amsterdam: Milieuedefensie, 2006

Ministerie van Financiën, 2007

gegevens van www.minfin.nl

MNP, 2005

Emissiefactoren wegverkeer
Bilthoven: MNP, 2005

TNO Inro, 2002

De zakenautrijder aan het begin van de 21^e eeuw
Delft: TNO Inro, 2002



VNA, 2007

Vehicle leasing market: annual figures 2006

Bunnik: VNA, 2007

Werkgroep Vergroening Belastingstelsel, 1995

Werkgroep Vergroening Belastingstelsel. Eerste rapportage

Den Haag: Werkgroep Vergroening Belastingstelsel, 1995

Werkgroep Vergroening Belastingstels, 1996

Werkgroep Vergroening Belastingstelsel. Tweede rapportage

Den Haag: Werkgroep Vergroening Belastingstelsel, 1996

Op weg naar groener zakenverkeer

Een verkenning van de mogelijkheden
om de milieuprestaties van zakelijk
gebruikte privé-auto's te verbeteren

Bijlagen

Rapport

Delft, december 2007

Opgesteld door: A. (Arno) Schroten





A Parksamenstellingen en emissiefactoren

A.1 Parksamenstellingen

In Tabel 3 t/m Tabel 6 zijn de verschillende parksamenstellingen weergegeven zoals die in deze studie zijn gehanteerd. Voor de zakelijk gebruikte privé-auto's is dezelfde samenstelling aangenomen als voor het gehele Nederlandse personenautopark.

Tabel 3 Relatieve verdeling van het totale Nederlandse personenautopark over de verschillende milieuklassen (2005)

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4	Totaal
Benzine	18,1%	14,0%	24,9%	17,9%	6,5%	81,4%
Diesel	1,0%	1,6%	5,6%	5,3%	2,1%	15,6%
LPG	0,3%	0,5%	1,4%	0,7%	0,1%	3,0%
Totaal	19,5%	16,1%	31,9%	23,8%	8,7%	100,0%

Bron: MNP (2005).

Tabel 4 Relatieve verdeling van lease-autopark over de verschillende milieuklassen (2005)

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4	Totaal
Benzine	0,0%	0,0%	1,6%	36,9%	6,5%	45,0%
Diesel	0,0%	0,0%	1,8%	41,0%	8,2%	51,0%
LPG	0,0%	0,0%	0,1%	3,3%	0,6%	4,0%
Totaal	0,0%	0,0%	3,5%	81,1%	15,3%	100%

Bron: inschatting CE Delft op basis van gegevens VNA (2007) en Goudappel Coffeng (2007).

Tabel 5 Relatieve verdeling van het park bedrijfsauto's over de verschillende milieuklassen (2005)

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4	Totaal
Benzine	0,0%	3,8%	9,9%	35,0%	5,3%	54,0%
Diesel	0,0%	3,1%	8,0%	28,5%	4,3%	44,0%
LPG	0,0%	0,1%	0,4%	1,3%	0,2%	2,0%
Totaal	0,0%	7,0%	18,3%	64,9%	9,8%	100,0%

Bron: inschatting CE Delft op basis van gegevens VNA (2007) en Goudappel Coffeng (2007).

Tabel 6 Relatieve verdeling van het pool-autopark van Mobility Mixx over de verschillende milieuklassen (2006)

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4	Totaal
Benzine	0,0%	0,0%	0,0%	13,7%	32,6%	46,3%
Diesel	0,0%	0,0%	0,0%	16,8%	13,7%	30,5%
Hybride	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	23,2%	23,2%
Totaal	0,0%	0,0%	0,0%	30,5%	69,5%	100%

Bron: gegevens aangeleverd door Mobility Mixx.



A.2 Emissiefactoren

De in deze studie gehanteerde emissiefactoren zijn weergegeven in Tabel 7 t/m Tabel 10.

Tabel 7 PM₁₀-emissiefactoren (g/km) voor personenauto's

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4
Benzine	0,020	0,011	0,011	0,011	0,011
Diesel	0,152	0,161	0,100	0,060	0,041
LPG	0,014	0,008	0,008	0,008	0,008
Hybride	-	-	-	-	0,008

Bron: MNP (2005).

Tabel 8 NO_x-emissiefactoren (g/km) voor personenauto's

	Euro-0	Euro-1	Euro-2	Euro-3	Euro-4
Benzine	1,01	0,48	0,24	0,09	0,07
Diesel	0,41	0,77	0,88	0,69	0,55
LPG	1,01	0,99	0,44	0,29	0,29
Hybride	-	-	-	-	0,05

Bron: MNP (2005).

Tabel 9 CO₂-emissiefactoren (g/km) voor personenauto's

	CO ₂ (g/km)
Benzine	194
Diesel	180
LPG	165
Pool-auto Mobility Mixx	129

Bron: MNP (2005), de CO₂-emissiefactor voor de pool-auto's van Mobility Mixx is de gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer zoals gerealiseerd in 2006. De CO₂-uitstoot van de afzonderlijke pool-auto's is afkomstig van het RDW (RDW, 2007).

Tabel 10 Emissiefactoren voor de trein

	PM ₁₀ (mg/km)	NO _x (mg/km)	CO ₂ (g/km)
Trein (intercity)	0,05	22	27

Bron: CE Delft (2003) en ECN (2005).

B Bepaling hoogte onbelaste kilometervergoeding

Bij de vormgeving van de gedifferentieerde onbelaste kilometervergoeding is nauw aangesloten bij de voorgestelde differentiatie van de bijtelling voor lease-auto's. Dit betekent o.a. dat dezelfde grondslag is gehanteerd, dat wil zeggen voor zeer zuinige auto's (niet meer dan respectievelijk 95 en 110 g/km CO₂-uitstoot voor diesel- en benzine-auto's) wordt de onbelaste kilometervergoeding verhoogd, terwijl voor de overige auto's de vergoeding wordt verlaagd. Ook de omvang van de verhoging/verlaging van de onbelaste kilometervergoeding is afgeleid van de differentiatie van de bijtelling voor lease-auto's. In deze bijlage wordt uitgelegd hoe dit is gedaan.

Momenteel geldt er voor lease-auto's een bijtelling van 22% van de nieuwwaarde. De nieuwwaarde van de gemiddelde lease-auto was in 2005 gelijk aan € 28.500,- (VNA, 2007), waardoor de jaarlijkse bijtelling gelijk is aan € 6.270,-. De belasting die jaarlijks betaald moet worden voor het privé-gebruik van de lease-auto is dus ca. € 2.630,-. Wanneer de bijtelling voor de lease-auto's wordt gedifferentieerd naar zuinigheid van de auto, dan daalt de bijtelling voor zeer zuinige auto's naar 14%, terwijl die voor de overige lease-auto's toeneemt tot 25%. De jaarlijkse belasting die dan gemiddeld betaald moet worden voor zeer zuinige lease-auto's is gelijk aan € 1.675,-. Voor de overige lease-auto's is de gemiddelde belasting per jaar € 2.990,-.

Met de gemiddelde lease-auto wordt per jaar ongeveer 9.000 kilometer voor privédoeleinden gereden (VNA, 2007; Goudappel Coffeng, 2007). De kosten van de bijtelling zijn momenteel per privékilometer dus gelijk aan € 0,30,-. Bij een differentiatie van de bijtelling dalen deze kosten voor zeer zuinige lease-auto's naar € 0,19,- per privékilometer, terwijl de kosten voor de overige lease-auto's stijgen naar € 0,34,- per privékilometer. Per kilometer leidt de differentiatie van de bijtelling voor lease-auto's dus tot een voordeel voor de bezitters van een zeer zuinige lease-auto van € 0,11,-, terwijl de rijders van de overige lease-auto's er € 0,04,- op achteruit gaan.

Bij de vaststelling van de onbelaste kilometervergoeding voor zuinige en onzuinige auto's zijn de veranderingen in kosten per kilometer, zoals die gelden voor de differentiatie van de bijtelling voor lease-auto's, rechtstreeks overgenomen. Dit houdt in dat voor zuinige auto's de onbelaste kilometervergoeding met € 0,11,- wordt verhoogd naar € 0,30,- per kilometer, terwijl de onbelaste kilometervergoeding voor de overige auto's met € 0,04,- daalt tot € 0,15,- per kilometer.

