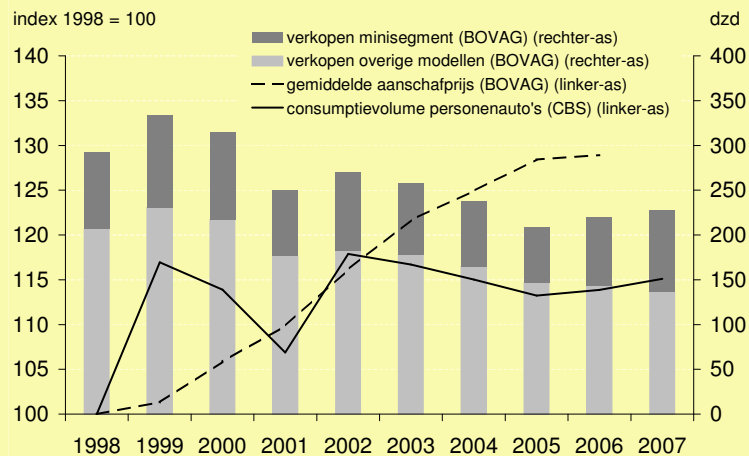


Consumptie van automobielen

De 'eeuw van de automobiel' werd in 1999 afgesloten met een niet eerder bereikt 'hoogtepunt' van 334 duizend aan particulieren verkochte nieuwe personenauto's. Daarnaast werden er ook nog eens bijna 300 duizend stuks verkocht aan bedrijven, maar economisch gezien betreft dat investeringen en geen consumptie. Na het topjaar ging het bergafwaarts met de autoverkoop, tot vorig jaar. In 2006 werden er weer meer personenauto's verkocht dan in 2005 en in 2007 lijkt deze ontwikkeling zich voort te zetten. Maar er is niettemin een verschil met voorheen. De kleinere en zuinigere modellen zijn in opmars en vergroten hun marktaandeel.^a In absolute aantallen zet de verkoopdaling in het segment van midden- en topklasse zich ook na 2005 voort en wordt de omslag zelfs geheel verklaard door het minisegment. Dit komt ook tot uiting in de gemiddelde aanschafprijs die na aanhoudende stijging lijkt te stabiliseren (zie figuur).

Particuliere verkopen nieuwe personenauto's¹



¹ Cijfers voor 2007 zijn een raming van het CPB gebaseerd op realisaties van de eerste maanden.

De autoconsumptie vormt onderdeel van de duurzame consumptie van huishoudens, maar heeft toch wel een bijzonder karakter. Enerzijds is het een luxe artikel, een heilige koe, maar anderzijds is de auto in onze mobiele maatschappij bijna uitgegroeid tot een primaire levensbehoefte, althans voor velen. Sinds 1999 bevindt het consumptievolumen zich op een stabiel niveau, uitgezonderd een dip in 2001. Werd in de periode tot 2005 een dalend aantal verkopen gecompenseerd door een stijgende kwaliteit (lees grotere en duurdere auto's), daarna stijgt het aantal verkopen weer, maar daalt de kwaliteit door het toenemende aandeel van kleinere, goedkopere auto's.

Uit recent CPB-onderzoek^b is gebleken dat de ontwikkeling van het consumptievolumen van personenauto's relatief zeer gevoelig is voor veranderingen in het beschikbaar inkomen, de rentestand, en het belastingregime (BPM). De inkomenselasticiteit ligt daarbij, anders dan bij andere categorieën, ruim boven de één, terwijl de rentestand alleen bij de auto's van invloed is. Hiermee wordt de status aparte van de auto als consumptieartikel nog eens benadrukt.

^a Het betreft hier het zogeheten A- en B-segment conform de BOVAG-indeling.

^b Zie Paul Westra, 2007, De som der delen: onderzoek raming onderdelen vrije consumptie, Intern CPB Memorandum 2/2007/07.