



VERENIGING
ZAKELIJKE RIJDERS

MOBILITEITSBUDGET, GENERATIE 2: OPTIMALE BEWEGINGSVRIJHEID VOOR ZAKELIJKE RIJDERS

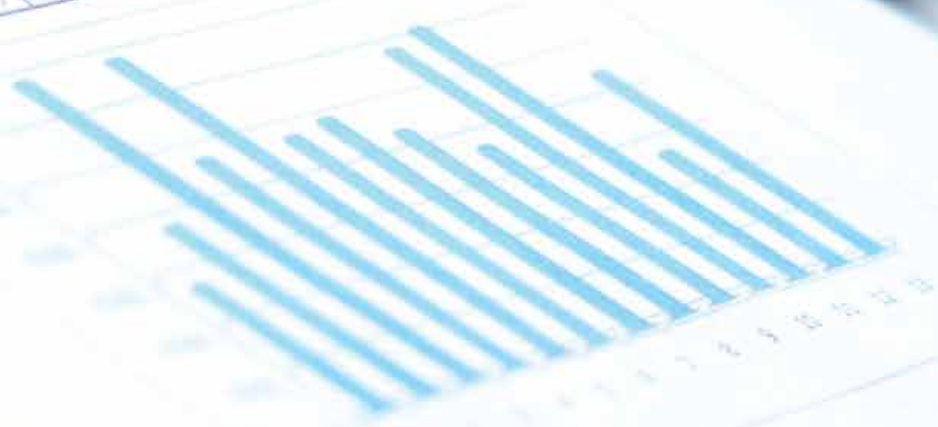
Omdat nu de tijd rijp is voor zakelijke rijders om slimmer, zuiniger en bewuster te rijden

Visie van Vereniging Zakelijke Rijders (voorheen Vereniging Auto van de Zaak) op mobiliteitsbudgetten met praktische handvatten, doorrekeningen en onderbouwingen voor werknemers, ZZP'ers, werkgevers en de fiscus.

VIANEN, JUNI 2015



Q1 2023	Q2 2023	Q3 2023	Q4 2023	Q1 2024	Q2 2024	Q3 2024	Q4 2024
120	130	140	150	160	170	180	190
150	160	170	180	190	200	210	220
180	190	200	210	220	230	240	250
210	220	230	240	250	260	270	280
240	250	260	270	280	290	300	310
270	280	290	300	310	320	330	340
300	310	320	330	340	350	360	370
330	340	350	360	370	380	390	400
360	370	380	390	400	410	420	430
390	400	410	420	430	440	450	460
420	430	440	450	460	470	480	490
450	460	470	480	490	500	510	520
480	490	500	510	520	530	540	550
510	520	530	540	550	560	570	580
540	550	560	570	580	590	600	610
570	580	590	600	610	620	630	640
600	610	620	630	640	650	660	670
630	640	650	660	670	680	690	700
660	670	680	690	700	710	720	730
690	700	710	720	730	740	750	760
720	730	740	750	760	770	780	790
750	760	770	780	790	800	810	820
780	790	800	810	820	830	840	850
810	820	830	840	850	860	870	880
840	850	860	870	880	890	900	910
870	880	890	900	910	920	930	940
900	910	920	930	940	950	960	970
930	940	950	960	970	980	990	1000



Management summary

Nederlandse bedrijven vullen zakelijke mobiliteit al snel in met leaseauto's. Alternatieven worden nog maar mondjesmaat overwogen. Enerzijds vanwege de onbekendheid met alternatieven, anderzijds omdat tot vandaag de alternatieven slecht uitvoerbaar zijn. Het mobiliteitsbudget zoals dat nu wordt toegepast, in dit document 'mobiliteitsbudget generatie 1' genoemd, is een te complex alternatief voor de auto van de zaak.

Een mobiliteitsbudget zou echter veel voordelen kunnen hebben. De berijder kiest bewust voor zijn optimale vervoer, is gestimuleerd om kosten te besparen en zo mogelijk minder kilometers te rijden. Tot slot is de berijder in de gelegenheid om werk en privé beter te combineren. Vereniging Zakelijke Rijders is sterk voorstander van het inzetten van mobiliteitsbudgetten.

Dat moet alleen wel beter, slimmer en gemakkelijker kunnen dan nu gebeurt. Om die reden is een 'mobiliteitsbudget generatie 2' ontwikkeld, vanuit een volledig andere invalshoek. Belangrijkste doel dat de vereniging hiermee voor ogen heeft, is **bewegingsvrijheid** voor de zakelijke rijder, **in letterlijke en figuurlijke zin**:

- De zakelijke rijder heeft keuzevrijheid met betrekking tot de auto, waarin hij de zakelijke kilometers aflegt
- De zakelijke rijder heeft keuzevrijheid ten aanzien van de modaliteit, waarmee hij de zakelijke kilometers aflegt
- De zakelijke rijder ontsnapt met het mobiliteitsbudget aan de wurggreep van een eventuele afkoopregeling van leasecontracten bij verandering van werkgever
- De zakelijke rijder kan door slim werken en slim rijden kosten besparen, die terugvloeien in zijn eigen portemonnee
- De zakelijke rijder heeft geen hinder meer van 'bijtelling' en de onredelijke toepassingen en de onnavolgbare continue stroom aan wijzigingen daarvan

Daarnaast is bij de ontwikkeling van het mobiliteitsbudget rekening gehouden met de uitgaven die de werkgever moet doen voor de zakelijke mobiliteit en de inkomsten van de fiscus. Beide geldstromen mogen niet teveel afwijken van de huidige situatie. Ook uitermate belangrijk: de regeling is eenvoudig, goed uitvoerbaar en controleerbaar.

Uitgangspunten bij het mobiliteitsbudget generatie 2 zijn de volgende:

- Het mobiliteitsbudget wordt ter keuze aangeboden, in plaats van de huidige auto van de zaak of kilometervergoeding, maar het is geen verplichting om er gebruik van te maken
- Het mobiliteitsbudget is ook van toepassing op ondernemers/werknemers zonder auto van de zaak
- Binnen het mobiliteitsbudget geldt een vaste vergoeding van € 0,35 voor de zakelijke kilometers inclusief de woonwerkkilometers
- De zakelijke kilometers, zijnde niet de woonwerkkilometers, worden vergoed op basis van daadwerkelijk afgelegde kilometers
- De woonwerkkilometers worden berekend op basis van woonwerkafstand en het arbeidscontract en vergoed ongeacht of de kilometers daadwerkelijk worden afgelegd
- Belasting over de vergoeding is forfaitair en wel 20%
- Netto houdt een zakelijke rijder derhalve € 0,28 per zakelijke kilometer over



Op basis van een vijftal herkenbare archetypes zakelijke rijders zijn diverse scenario's doorerekend om de financiële consequenties in kaart te brengen voor werknemer, werkgever en de fiscus. Op grond daarvan ziet het mobiliteitsbudget generatie 2 er in de onze ogen veelbelovend uit. Met bovenstaande uitgangspunten lijken er alleen maar voordelen voor alle betrokken partijen te zijn.

Wat nodig is voor deze enorme efficiëncyslag in zakelijke mobiliteit is een nieuwe forfaitaire belastingheffing op een vastgesteld bedrag per zakelijke kilometer. VZR zal deze nieuwe benaderingswijze van het mobiliteitsbudget onder de aandacht te brengen van belanghebbende partijen, branche- en werkgeversorganisaties, de media en zich uiteraard gaan inzetten voor de politieke lobby.



1 | Inleiding en achtergrond

Vereniging Zakelijke Rijders (voorheen Vereniging Auto van de Zaak) behartigt de belangen van een ieder die zakelijke autokilometers rijdt, of dat nu in een geleasede of gekochte auto van de zaak is, of dat het gaat om zakelijke kilometers in een privéauto. Daarbij denkt VZR niet alleen aan werknemers, maar ook aan ondernemers. VZR behartigt ook de belangen van werknemers die alleen woonwerkkilometers afleggen.

Bewegingsvrijheid is het sleutelwoord

VZR pleit voor een integrale aanpak van zakelijke mobiliteit, waarbij de bewegingsvrijheid van de zakelijke rijder centraal staat, in letterlijke en figuurlijke zin: de zakelijke rijder heeft invloed op hoe, wanneer, waarmee en tegen welke kosten hij zijn zakelijke kilometers maakt.

Is dit dan ook voor bedrijven interessant? Jazeker! De wereld verandert sneller dan ooit. Zo zorgen onder meer de deeleconomie, de hang naar duurzaamheid en de opkomst van generatie Y in combinatie met internettechnologie en big data ervoor dat bestaande businessmodellen hun kracht verliezen. Bedrijven die groot geworden zijn in de oude economie zullen snel moeten schakelen om niet buitenspel te worden gezet en zullen zichzelf ook anders moeten organiseren om 'agile' te worden, wendbaar. Die wendbaarheid vinden bedrijven onder meer in flexibelere en goedkopere mobiliteitsoplossingen en daarmee in mobiliteitsbudgetten.

Er is meer dan de leaseauto

Buitenlandse bedrijven die de Nederlandse markt betreden, verwonderen zich over de hoge percentages medewerkers met een leaseauto en waar mogelijk bouwen zij dit actief af. Partijen als Atos hebben alle bestaande leasecontracten opgezegd en willen hun medewerkers met een budget faciliteren om eigen keuzes te maken voor hun mobiliteit. Hetzelfde geluid horen wij bij een Nederlandse grootbank.

VZR constateert een te beperkte scope van de politiek, de beleidsmakers en de belangenorganisaties. De focus is (vrijwel) uitsluitend op het bijtellingsvraagstuk en leaseauto's. Bijtelling in het algemeen en lagere bijtellingscategorieën in het bijzonder hebben daarmee (te) veel invloed op de samenstelling van het zakelijke wagenpark gehad.

Kansen en mogelijkheden voor onbelaste kilometervergoedingen en mobiliteitsbudgetten zijn onderbelicht terwijl daar juist de sleutel ligt voor vernieuwing. Werknemers en ondernemers worden door de digitale keuze, bijtellen of niet bijtellen, niet gestimuleerd om bewustere afwegingen te maken tussen het al dan niet afleggen van een kilometer en met welke modaliteit. Afwegingen die niet alleen van belang zijn voor genoemde flexibiliteit en grip op kosten, maar bovendien ook nog voor het behalen van milieudoelstellingen. Dit is een gemiste kans!

Het momentum is nu

VZR heeft het heft in eigen handen genomen en presenteert u - met trots - een blauwdruk voor mobiliteitsbudgetten nieuwe stijl (generatie 2), een innovatief en ambitieus plan, maar compleet doorgerekend en daarmee realistisch.

Deze blauwdruk is dé inzet van VZR in de lobby. Het momentum is nu. Want feit is dat het beleid voor de komende jaren nu wordt gemaakt én feit is dat we aan de vooravond staan van een nieuwe samenleving, waarin snel kunnen schakelen en anticiperen een voorwaarde is voor succes en waarin langdurige en inflexibele leaseovereenkomsten niet meer passen.





2 | Doelstellingen

Voorafgaand aan het uitwerken van deze blauwdruk voor mobiliteitsbudgetten, is een aantal doelstellingen geformuleerd:

- 1** Het budget biedt de zakelijke rijder keuzevrijheid met betrekking tot de auto waarin hij de zakelijke kilometers aflegt
- 2** Het budget biedt de zakelijke rijder keuzevrijheid ten aanzien van de modaliteit waarmee hij de zakelijke kilometers aflegt
- 3** De zakelijke rijder ontsnapt met het mobiliteitsbudget aan de wurggreep van een eventuele afkoopregeling bij verandering van werkgever
- 4** De zakelijke rijder kan door slim werken en slim rijden kosten besparen, die terugvloeien in zijn eigen portemonnee
- 5** De zakelijke rijder heeft geen hinder meer van bijtelling en de onredelijke toepassingen daarvan, noch van de onnavolgbare continue stroom aan wijzigingen
- 6** Het mobiliteitsbudget is voor werkgevers kostenneutraal danwel kostenbesparend
- 7** Het mobiliteitsbudget is budgetneutraal voor de fiscus
- 8** Het mobiliteitsbudget heeft een gunstig milieueffect, omdat het werknemers en ondernemers uitnodigt anders, slimmer en bewuster om te gaan met automobilititeit
- 9** Het mobiliteitsbudget is eenvoudig en helpt daardoor mee aan deregulering, minder regels, minder complexiteit
- 10** Het mobiliteitsbudget is non discriminatoir, het sluit niemand uit noch is het exclusief bedoeld voor een select gezelschap van werknemers en/of ondernemers
- 11** Voor de werkgever: optimale flexibiliteit in mobiliteit, geen wagenpark waaraan hij jaren vastzit
- 12** Voor de werkgever: anders dan bij het mobiliteitsbudget generatie 1 heeft de werknemer geen financieel voordeel als hij zo min mogelijk/minder zakelijke kilometers rijdt, geen perverse prikkel dus

3 | Wat is het mobiliteitsbudget generatie 2?

Uitgangspunt is dat de werkgever aan een ieder een vergoeding betaalt van **€ 0,35 voor elke zakelijke kilometer, dus ook voor elke woonwerkkilometer**. Deze vergoeding geldt ook voor de werknemer die op dit moment alleen een woonwerkvergoeding ontvangt en geen leaseauto heeft. De ZZP'er die in zijn privéauto zakelijke kilometers rijdt, mag eveneens deze vergoeding als kosten voor zijn bedrijf opvoeren.

Deze € 0,35 is gebaseerd op werkelijke gemiddelden. Zie daarvoor de informatie in het op te vragen document waarin wij alle berekeningen hebben doorgevoerd, maar ook de verklaring in de paragraaf De rechtvaardiging, verderop in dit document.

Over deze vergoeding wordt een **forfaitaire belasting geheven van 20%**. Dit percentage is daarmee dus onafhankelijk van inkomensklasse, wat ons bij een onkostenvergoeding ook het meest gerechtvaardigd lijkt. Dit percentage is gebaseerd op diverse doorrekeningen die erop wijzen dat met een dergelijk percentage de genoemde doelstellingen het dichtst benaderd worden.

Per saldo ontvangt een ieder dus **netto € 0,28** over elke zakelijke kilometer.

De **woonwerkkilometers worden binnen de vergoeding gefixeerd**. Diegene die slim omgaat met woonwerkverkeer, door bijvoorbeeld zijn afspraken beter te plannen, ziet dit meteen terug als een kostenbesparing waarvan hij zelf profijt heeft.

Voor de overige zakelijke kilometers geldt dat deze op basis van **werkelijk gereden kilometers** worden vergoed. Het loont dus voor een werknemer niet om dan een bepaalde klant op grote afstand niet of minder vaak te bezoeken, een ons insziens verkeerde prikkel die het mobiliteitsbudget generatie 1 wel biedt.

Verder dient het mobiliteitsbudget ter keuze te worden aangeboden, in plaats van de huidige auto van de zaak, maar het is geen verplichting om er gebruik van te maken.

4 | Aanpak

Om tot een goede blauwdruk voor mobiliteitsbudgetten te komen, is allereerst literatuuronderzoek gedaan naar cijfers over het gebruik van leaseauto's, woonwerkkilometers, catalogusprijzen van zakelijke auto's, normleasebedragen, gemiddelde kosten per kilometer etc. Deze cijfers zijn terug te vinden in bijlage 1.

Vervolgens is een vijftal archetypen gedefinieerd van zakelijke rijders, onder meer op grond van voornoemde cijfers.

Per archetype is berekend wat de kosten en opbrengsten zijn van de zakelijke auto voor de werkgever, de werknemer en de fiscus uitgaande van verschillende scenario's.

4.1 Archetypes

De gehanteerde archetypes zijn de volgende:

1. De kilometervreter met een leaseauto
2. De manager met een arbeidsvoorwaardelijke leaseauto die relatief weinig zakelijke kilometers aflegt
3. De gemiddelde leaserijder met een gemiddelde leaseauto en een gemiddeld gebruik
4. De ZZP'er zonder woonwerkverkeer die zijn privéauto voor meer dan 50% zakelijk inzet
5. De werknemer die een gemiddelde woonwerkafstand heeft en die praktisch geen zakelijke kilometers heeft

4.2 De scenario's

Zoals gezegd zijn er, waar mogelijk, steeds vier scenario's doorgerekend.

1. De huidige situatie
2. Het mobiliteitsbudget zoals we dat nu kennen, generatie 1
3. Het mobiliteitsbudget nieuwe stijl (dus: het mobiliteitsbudget generatie 2)

Met de cijfers uit het literatuuronderzoek als basis en met de bovengenoemde doorrekening per archetype en scenario, hebben we de financiële en fiscale uitgangspunten van het mobiliteitsbudget generatie 2 kunnen optimaliseren. In scenario 3 hebben we alle overige uitgangspunten gelijk gehouden, dus we houden rekening met evenveel privé- en zakelijke kilometers als in de huidige situatie en we gaan uit van dezelfde auto.

Tot slot hebben we voor elk archetype nog een scenario doorgerekend uitgaande van het mobiliteitsbudget generatie 2, maar dan rekening houdend met slim rijden en slim werken. Door kilometers te beperken, door af en toe het openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de auto en/of door een goedkopere, lees vaak zuinigere en milieuvriendelijkere auto, te gaan rijden, brengen we mogelijke besparingen in beeld. Dat is scenario 4:

4. Het mobiliteitsbudget nieuwe stijl/generatie 2, maar dan met slim rijden



4.3 De doorrekening

Zoals gezegd zijn al deze situaties doorgerekend. Deze doorrekening is op te vragen bij Vereniging Zakelijke Rijders (info@vzr.nl). Alle uitgangspunten staan op het eerste blad van dit document. Deze uitgangspunten laten zich eenvoudig wijzigen, waarna de scenario's vanzelf worden doorgerekend. Dus diegene die bijvoorbeeld wil weten wat de effecten zijn als de bijtelling naar 30% gaat of als iemand 20% van zijn zakelijke kilometers met de trein gaat afleggen, hoeft dit alleen op het voorblad aan te passen. Tevens zijn daar de formules te vinden voor de BTW-correctie etc.

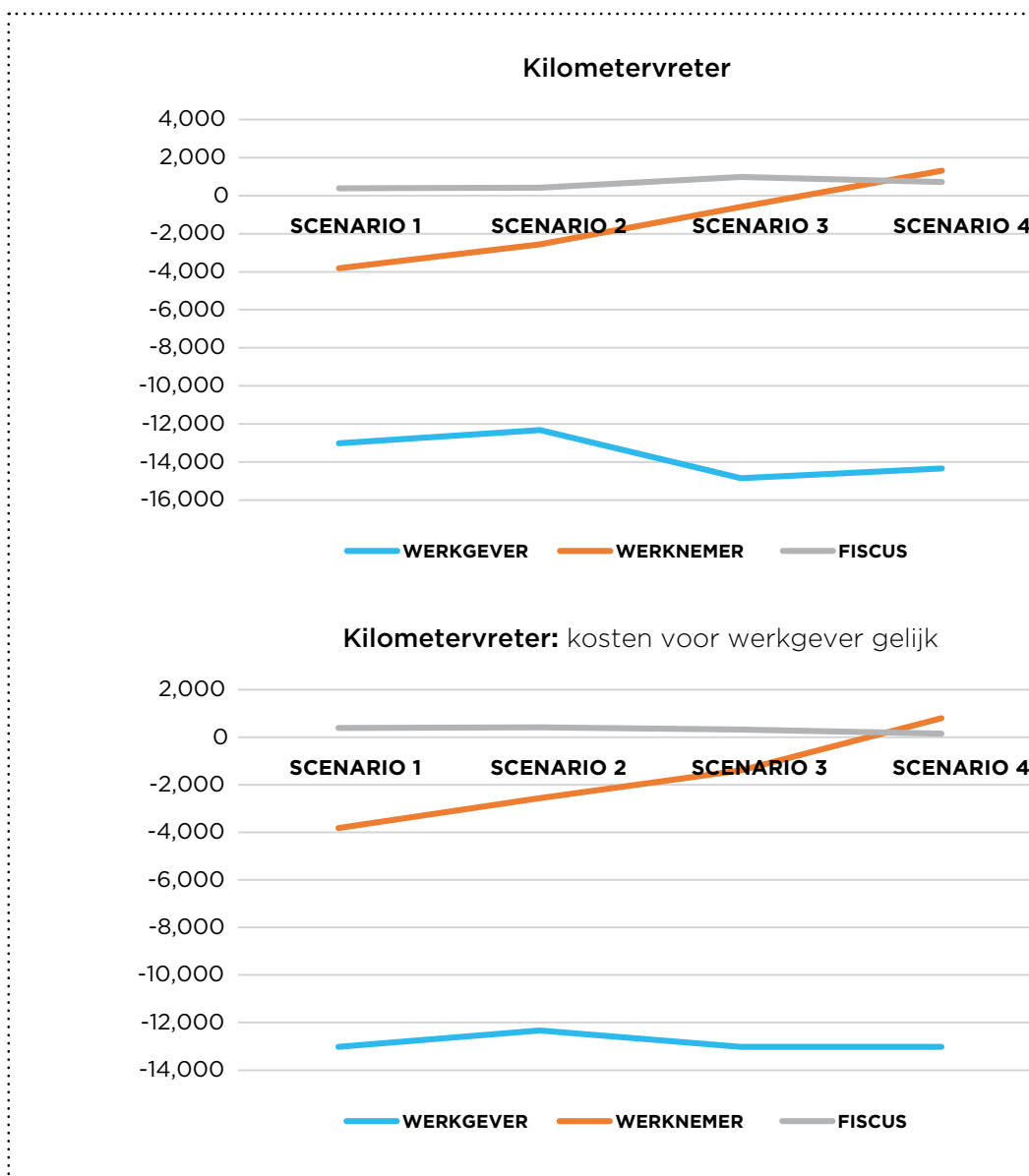
Hierna wordt op een grafische wijze weergegeven hoe de diverse scenario's voor de verschillende archetypes zelf uitpakken, maar ook voor de werkgever en voor de fiscus.

Waar de effecten voor de fiscus zijn doorgerekend, is niet alleen rekening gehouden met belasting over de bijtelling, maar ook met inkomstenbelasting, BTW-correctie, VPB, effect op BTW als kosten in privé worden gemaakt.



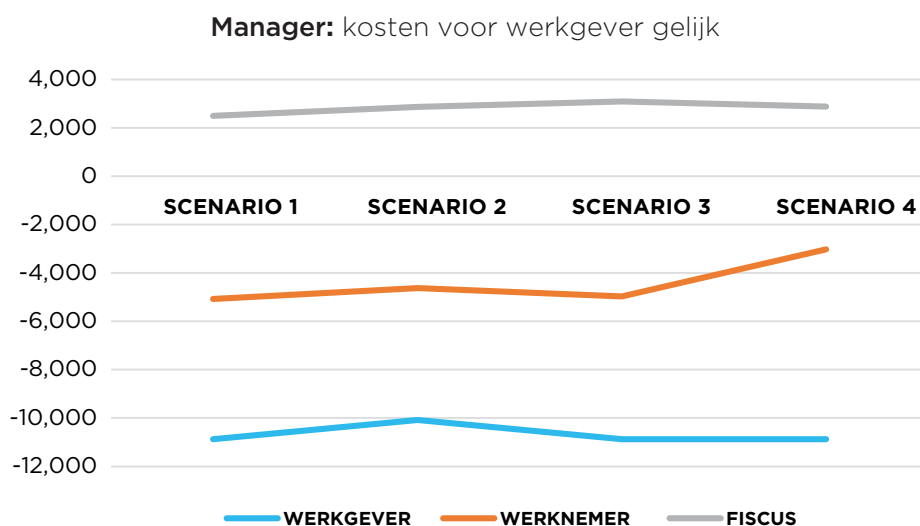
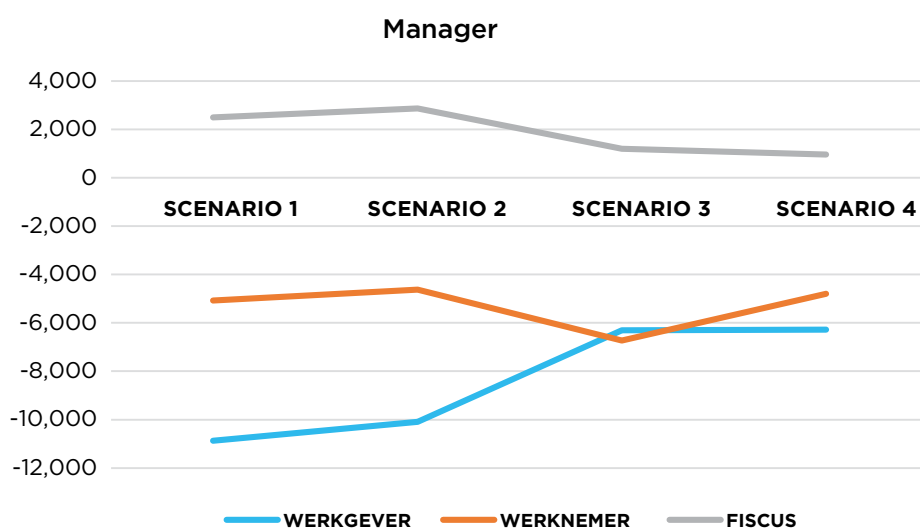
4.3.1 De kilometervreter met een leaseauto

Omdat deze persoon zakelijk heel veel kilometers maakt, wordt zijn mobiliteitsbudget generatie 2 vorstelijk. Voor de werknemer is dit heel prettig, maar voor de werkgever wat minder. Houden we de kosten voor de werkgever gelijk in scenario 3, door aan de werknemer te vragen salaris in te leveren voor de onkostenvergoeding, dan wordt de werknemer er nog steeds aanmerkelijk beter van in financiële zin. Hij gaat van een bijtelling van ruim € 3.800 naar totale mobiliteitskosten (budget minus werkelijke kosten) van € 1.400 per jaar. Let hij echter wat beter op zijn kilometers en stapt hij in een iets goedkopere auto, dan levert zijn mobiliteit hem zelfs ruim € 800 op, in plaats van dat deze hem geld kost.



4.3.2 De manager met een arbeidsvoorwaardelijke leaseauto die relatief weinig zakelijke kilometers aflegt

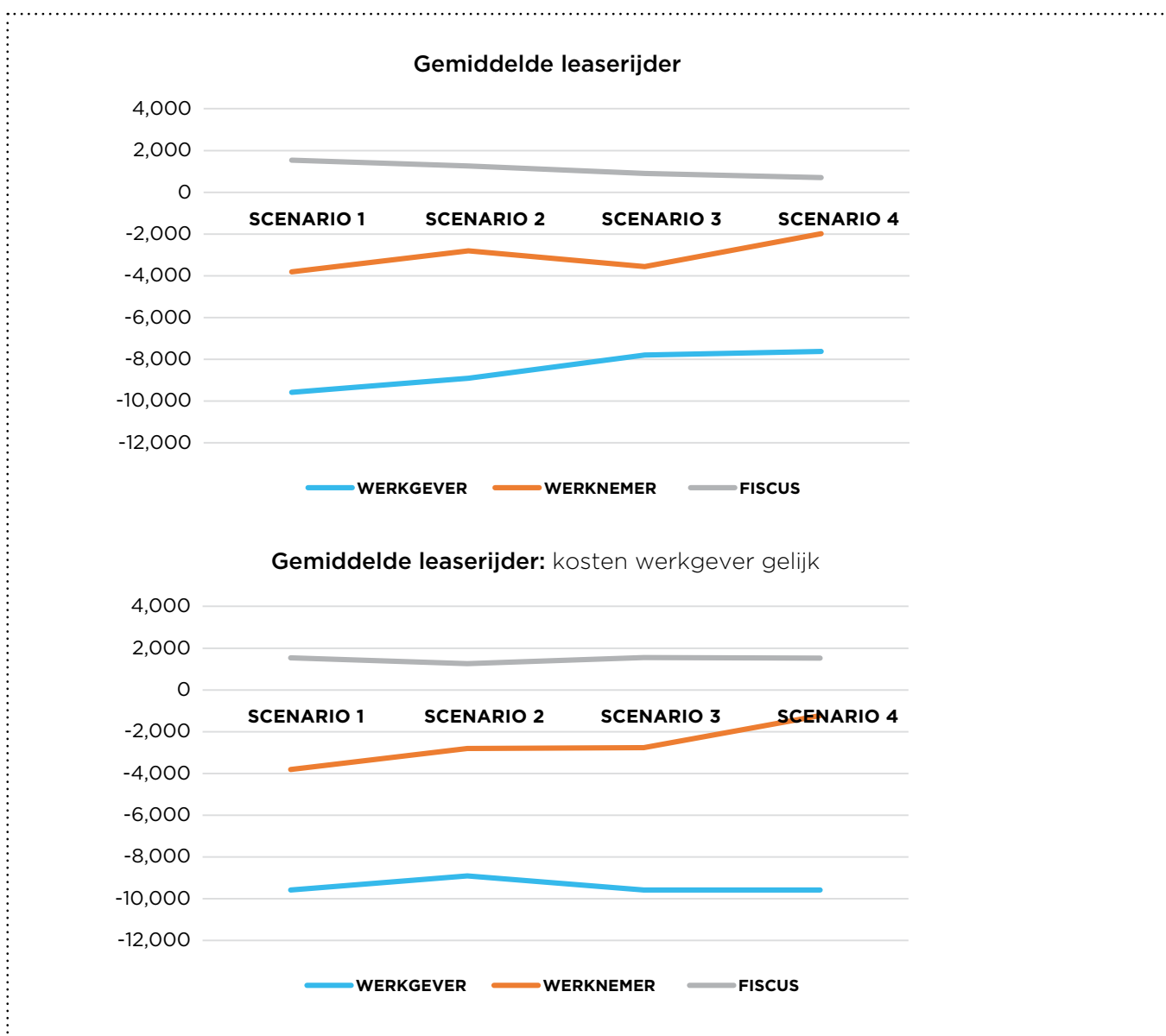
Voor de manager die zijn auto arbeidsvoorwaardelijk heeft toegekend gekregen, geldt juist een omgekeerde situatie. Bij het daadwerkelijk vergoeden van de zakelijke kilometers, gaan de mobiliteitskosten voor de werkgever flink omlaag, terwijl die van de manager omhoog schieten. Compenseren we dat echter met salaris, en dat is rechtvaardig, want feitelijk is de ter beschikking gestelde auto verkapt loon, dan blijft de situatie van de werkgever gelijk. Die van de werknemer verandert evenmin, zo lang hij een zelfde auto en aantal kilometers blijft rijden. Gaat hij hier echter slimmer/bewuster mee om, dan gaat hij van een situatie van ruim € 5.000,- aan jaarlijkse netto bijtelling naar circa € 3.000,- kosten inclusief de salariscorrectie. Hij verbetert zijn financiële positie daarmee met iets meer dan € 2.000,- netto.



4.3.3 De gemiddelde leaserijder met een gemiddelde leaseauto en een gemiddeld gebruik

Doen we dezelfde exercitie met de gemiddelde leaserijder, dan zien we dat de werkgever in dit geval wederom goedkoper uit is als hij de leaseauto omzet in een mobiliteitsbudget generatie 2. Voor de werknemer is het lood om oud ijzer. Als hij met een zelfde soort auto als zijn leaseauto een zelfde aantal kilometers blijft rijden, maar dan op basis van het mobiliteitsbudget generatie 2, dan maakt dat voor zijn financiële positie vrij weinig uit.

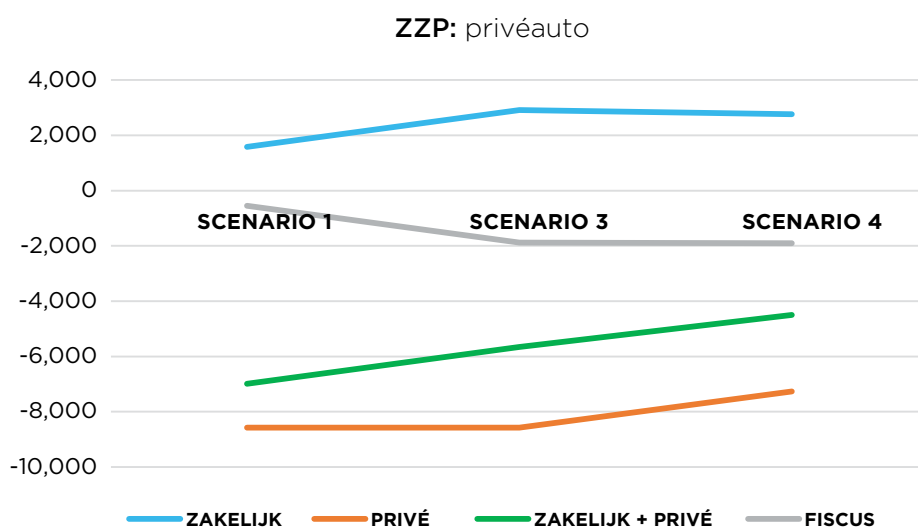
Houden we de kosten van de werkgever gelijk, dus zetten we de besparing voor de werkgever om in extra loon voor de werknemer, dan verbetert de situatie van de werknemer met € 1.000,- bij een gelijke auto en aantal kilometers. Gaat de werknemer dan ook nog eens slimmer rijden, dan kan zijn jaarlijkse financiële positie zo maar met € 2.600,- verbeteren!





4.3.4 De ZZP'er zonder woonwerkverkeer die zijn privéauto voor meer dan 50% zakelijk inzet

De ZZP'er met een auto van de zaak ziet zijn positie, zakelijk en privé bij elkaar geteld, van scenario 1 verbeteren met € 1.300,- in scenario 3 (ongewijzigde kilometers, zelfde auto) en zelfs bijna € 2.500,- in scenario 4 (mobiliteitsbudget generatie 2 inclusief slimmer/bewuster rijden).



4.3.5 De werknemer die een gemiddelde woonwerkafstand heeft en die praktisch geen zakelijke kilometers heeft

Op dit moment komt de werknemer, die vooral woonwerkkilometers rijdt, er in de praktijk in de regel bekaaid af, met een vergoeding van € 0,19 per kilometer netto. En dan moeten er soms ook nog een minimaal aantal woonwerkkilometers afgelegd worden of maximeert de werkgever de woonwerkvergoeding gemakshalve. Wordt ook aan deze werknemer een mobiliteitsbudget ter beschikking gesteld, dan kost dit de werkgever meer dan nu en dat is feitelijk terecht. In de huidige situatie laat de werkgever de werknemer namelijk te veel voor de eigen mobiliteitskosten opdraaien. Mocht de werkgever het mobiliteitsbudget generatie 2 voor zichzelf budgetneutraal willen invoeren, en een salarisaanpassing naar beneden doorvoeren, dan zien we nog dat de werknemer erop vooruit gaat.

Er even vanuit gaande dat deze werknemer niet opeens veel slimmer/bewuster omgaat met zijn autokilometers, hij voelde dit immers altijd al in de eigen portemonnee, betekent het toch een verbetering van € 200,- op jaarbasis (scenario 3).





Blijft dat VZR van mening is dat de werkgever hoe dan ook kritisch naar de huidige kostenvergoeding moet kijken en deze eigenlijk niet leidend mag laten zijn voor het vaststellen van het mobiliteitsbudget in combinatie met een salarisaanpassing.



4.4 Eigen bijdrage

In de praktijk wordt regelmatig aan de werknemer een eigen bijdrage gevraagd voor het privégebruik van de zakelijke auto. In dat geval gaat het vaak om een rond bruto bedrag, meestal variërend tussen € 100,- en € 300,-. Een enkele keer wordt ook een (extra) eigen bijdrage gevraagd van de werknemer, als deze in een duurdere auto gaat rijden dan volgens de autoregeling is toegestaan. De werknemer betaalt dan meestal het verschil in leaseprijs bij vanuit zijn bruto salaris. Deze laatste eigen bijdrage is binnen het mobiliteitsbudget sowieso niet aan de orde om voor de hand liggende redenen.

Binnen het mobiliteitsbudget generatie 1 kan een vergelijkbare eigen bijdrage als correctie op het uit te keren bruto bedrag worden toegepast. Voor de vergelijking tussen de situatie met een ter beschikking gestelde auto van de zaak met het mobiliteitsbudget generatie 1 maakt dit geen verschil.

Een eigen bijdrage vragen in geval van een mobiliteitsbudget generatie 2 is niet rechtvaardig. De werkgever betaalt namelijk alleen voor de kosten die de werknemer voor zijn zakelijke kilometers maakt.

Mocht de werkgever het bedrag aan eigen bijdrage toch betrekken bij de salariscorrectie, naar boven of naar beneden, dan verandert wederom de vergelijking niet. Zowel in het geval van de leaseauto en het mobiliteitsbudget generatie 1 als in de salariscorrectie heeft het rekenen met een eigen bijdrage hetzelfde effect op wat men uiteindelijk netto overhoudt.



5 | De rechtvaardiging

De huidige bijtelling is niet fair. Enerzijds maakt het binnen de huidige systematiek niet uit of het privévoordeel bestaat uit 501 jaarlijkse kilometers dan wel uit 12.000 kilometer of nog meer.

Anderzijds staat de bijtelling niet in verhouding tot het genoten privévoordeel. De totale autokosten van € 12.000 bedragen zo'n 35% van de catalogusprijs van € 34.500,-. Het aantal privékilometers is nog geen 26% van het totaal aantal kilometers. Vermenigvuldigen we die 26% (aandeel privékilometers in totaal aantal kilometers) met de genoemde 35% (autokosten afgezet tegen catalogusprijs), dan zouden we op circa 10% bijtelling uitkomen.

Verder: de huidige onbelaste kilometervergoeding bedraagt € 0,19. Bij een jaarkilometrage van 36.000 en een catalogusprijs van € 34.500,- zien we aan jaarlijkse autokosten € 12.000,- ergo ongeveer € 0,35 per kilometer. Bij een lager jaarkilometrage moeten de vaste kosten over minder kilometers worden verdeeld en is dit bedrag per kilometer dus nog hoger.

Het kan zijn dat in een bepaalde situatie het mobiliteitsbudget leidt tot een verbetering van de situatie van de werkgever en een verslechtering van de situatie van de werknemer. Dit is vooral het geval wanneer een auto vooral arbeidsvoorwaardelijk is toegekend. In feite is er in onze optiek dan sprake van een verkapt loon. Door in plaats van een leaseauto een reëel mobiliteitsbudget toe te kennen, houdt de werkgever ruimte over voor extra loon.

Het kan ook zijn dat in een bepaalde situatie het mobiliteitsbudget leidt tot een verbetering van de situatie van de werknemer en een verslechtering van de situatie van de werkgever. Bij vrijwel alle werknemers zonder auto van de zaak zal dat het geval zijn.

De werknemer met nauwelijks zakelijke kilometers krijgt voor zakelijke en woonwerkkilometers een vergoeding van zijn werkgever. In de praktijk blijkt dat veel werkgevers uitgaan van de bekende onbelaste vergoeding van € 0,19., al betaalt lang niet elke werkgever ook voor elke kilometer. Vaak hanteert men zowel een minimum woonwerkafstand evenals een maximum woonwerkafstand waarover men reiskostenvergoeding betaalt.

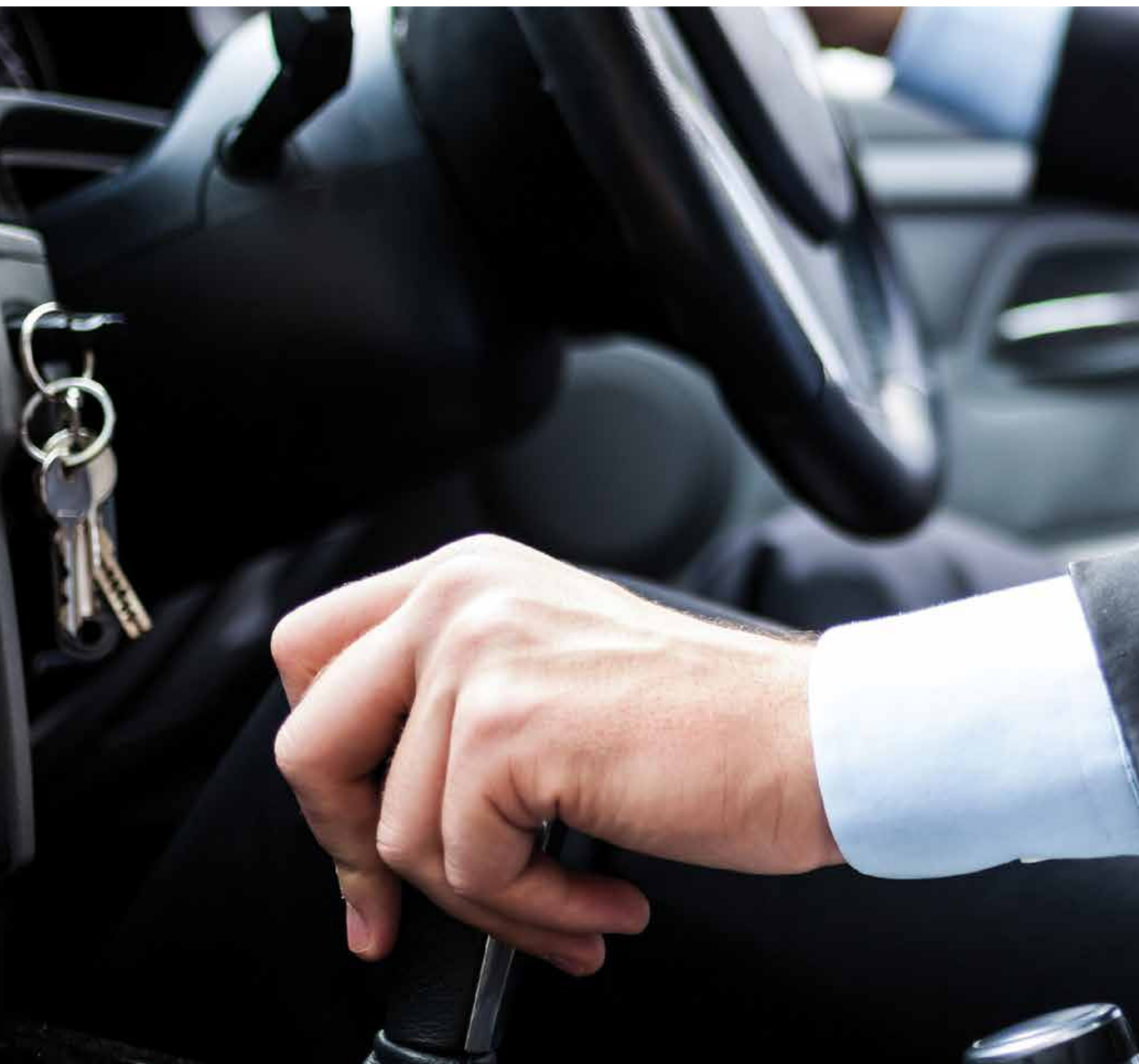
Wij zijn van mening dat het volkomen onacceptabel is, dat veel van deze werknemers op dit moment opdraaien voor de kosten die zij zakelijk maken, in de vorm van woonwerkverkeer. We realiseren ons dat werkgevers mogelijk niet van het ene op het andere moment kunnen overgaan tot een hogere onkostenvergoeding. De oplossing zou gelegen kunnen zijn in een verlaging van het loon. Zelfs in dat geval zou de werknemer er per saldo op vooruit gaan en zijn de kosten voor de werkgever gelijk. Let wel op dat een loonsverlaging uiteraard niet mogelijk is bij werknemers die een minimumloon verdienen.

Een zelfde verbetering voor de werknemer en verslechtering voor de werkgever zien we bij de kilometervreter. Ook als daar dan uiteindelijk loon wordt ingeleverd voor de extra onkostenvergoeding, is de situatie voor de werkgever budgetneutraal geworden, terwijl de werknemer er nog steeds aanzienlijk op vooruit gaat.

Dit uitruilprincipe wordt natuurlijk veel vaker toegepast en wordt door werkgevers en werknemers omarmd.

6 | Registratie

Inmiddels is/likt er een aantal partijen actief op de markt die met slimme apps, gebruikmakend van GPS-technologie in smartphones en doordachte autorisatieprocedures, waar nodig en/of wenselijk gekoppeld aan ingebouwde telematicasystemen in auto's, ook daadwerkelijk in staat zijn de kilometers goed te registreren en af te rekenen. Dit maakt dat de administratieve lasten tot een minimum beperkt zullen zijn. Dit is een absolute voorwaarde voor de acceptatie van het mobiliteitsbudget generatie 2, behalve dan voor de werknemer die primair woonwerkkilometers maakt.

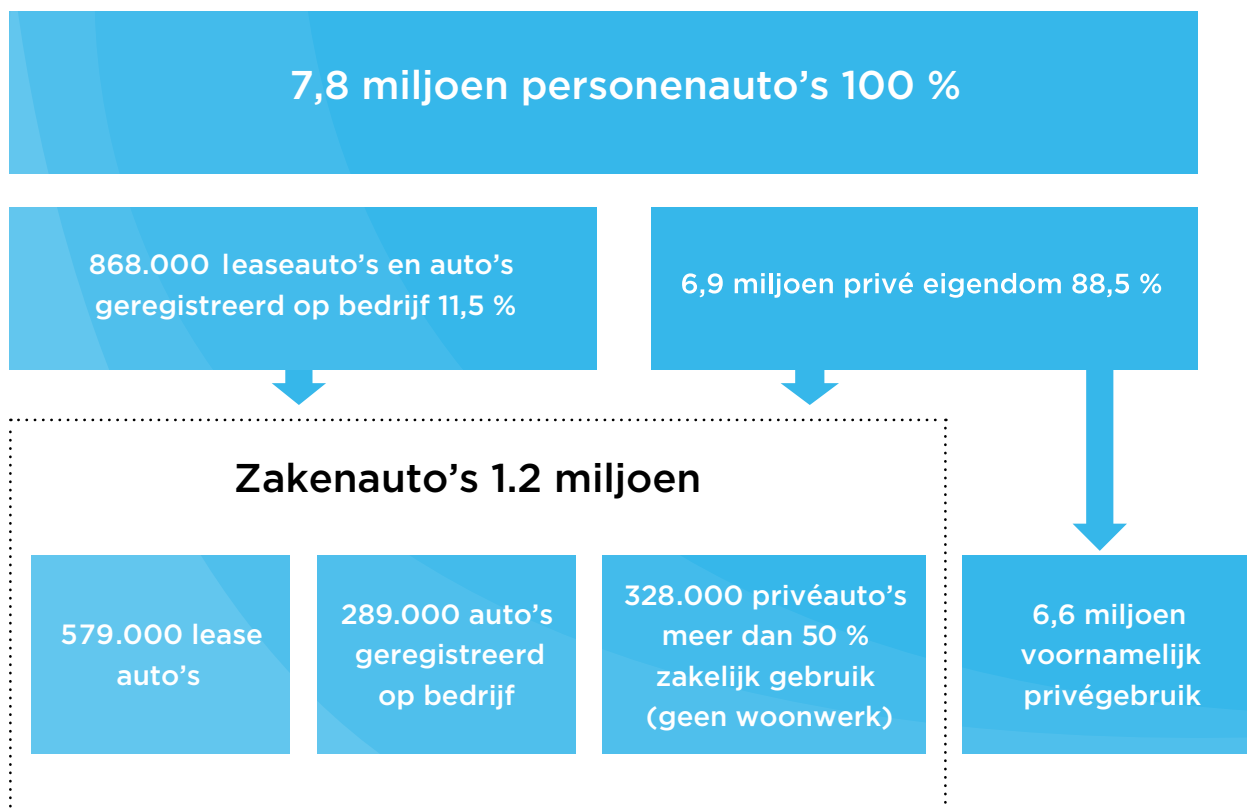


Bijlage 1:

De cijfers die als uitgangspunt zijn genomen

Aantallen

In Nederland rijden circa 7,8 miljoen personenauto's rond waarvan er 1,2 miljoen (vooral) zakelijk worden ingezet (VNA Jaarcijfers 2014, 7 figuur 2, waarvoor als bron gebruikt is CBS, RDC, VNA).



Voor bijna 900.000 auto's van de zaak, geldt dat 18% van de berijders de auto niet privé gebruikt, al dan niet via een Verklaring geen privégebruik auto bij de Belastingdienst kenbaar maakt. ("Wat beweegt de zakelijke rijder, 2014, VAvdZ). Vergelijkbare percentages komen van VNA: 20,5 %, Ministerie van Financiën: 18,2 % en Ecorys (juni, 2012, blz. 14): 17,1 %.

Bedragen

In 2013 zou de gemiddelde investering in een personenauto € 26.900,- bedragen, exclusief BTW, waarbij de consumentenprijs uitkomt op € 31.625,- (VNA jaarcijfers 2013 blz. 22) In het NZO 2014 (blz. 25) is berekend dat een gemiddelde zakenauto op een consumentenprijs van € 33.900 uitkomt.



Gebruik

Met een leaseauto wordt jaarlijks gemiddeld 38.300 kilometer gereden. Leaseauto's waarvoor bijtelling moet worden betaald in verband met privékilometers leggen jaarlijks bijna 39.300 kilometer af (VNA Jaarcijfers 2013 blz. 28).

De verdeling van de kilometers naar het soort gebruik is als volgt:

- Zakelijk: 13.100 kilometer
- Woonwerk 16.600 kilometer
- Privé overall 8.600 kilometer gemiddeld, maar voor de auto's met bijtelling 10.080 kilometer

Een werknemer of ondernemer die zijn privéauto meer dan 50% zakelijk inzet, rijdt in totaal 24.000 kilometer per jaar (CBS). Het gebruik onderverdeeld naar privé, woonwerk en zakelijk is niet gemeten.

Een werknemer die niet regelmatig voor de werkgever op pad hoeft, rijdt gemiddeld 13.900 kilometer in zijn auto, waarvan 1.800 kilometer zakelijk (niet woonwerk). Bij een gevonden privékilometrage van 8.840, zou het woonwerkverkeer neerkomen op 6.600 kilometer. Dit is bijna in lijn met het ING-onderzoek dat een gemiddelde van 14 kilometer vond als woonwerkafstand. Bij 220 werkzame dagen betekent dat 6.160 km woonwerkverkeer.

Bijtelling

In 2014 was het gemiddelde bijtellingspercentage ongeveer 17,4% met de volgende verdeling:

4%:	0,7%
7%:	4,7%
14%:	42,9%
20%:	38,0%
25%:	13,7%

Bron: VNA.nl, cijfers 2014

Fiscaal: overige feiten/uitgangspunten

Werknemers in loondienst kennen gemiddeld circa 45% loonheffing over bijtelling (onderzoek Ecorys, 2012).

Gedurende de jaren 2008 tot en met 2013 bedraagt de bpm-afname bij de inzet van leaseauto's ongeveer € 500,- à € 600,- per jaar.

BV's kennen een vennootschapsbelasting van 25%.





VERENIGING
ZAKELIJKE RIJDERS

www.vzr.nl