



VERENIGING
AUTO VAN DE ZAAK

Platform Slim Werken Slim Reizen (→B50 →Werkgeverswerkgroep mobiliteitsbudget)
T.a.v. Mw. Verhoef
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum: 27-02-2012

Geachte mevrouw Verhoef,

Wij hebben uw rapportage van 23 januari 2012 zorgvuldig bestudeerd. Allereerst een compliment voor het initiatief en het formuleren van een aantal zeer heldere uitgangspunten.

Wij zijn gevraagd te reageren op het rapport en doen dit met plezier. Daarnaast vinden wij dat onze reactie een extra nuance brengt die noodzakelijk is voor succes.

Uiteraard liggen onze interesse en focus met name op de groep van berijders die van de werkgever een Auto Van De Zaak ter beschikking gesteld krijgen. In dit kader een aantal opmerkingen over het rapport.

Algemeen:

Wij begrijpen het onderscheid tussen de twee beschreven doelgroepen, eigen vervoer of auto van de zaak. Graag willen wij erop wijzen dat de makkelijkste prikkel om bewuster om te gaan met vervoerskosten is als deze door de werknemer zelf betaald moeten worden. Een stimulans om van de leaseauto naar 'eigen vervoer' te switchen is dus een effectieve maatregel. Door het bestand van deze twee groepen niet als vaststaand gegeven te beschouwen, maar deze onderling dynamiek te geven, ontstaat een nog breder perspectief. Wij kunnen ons voorstellen dat dit meegenomen wordt in de oplossingsrichtingen.

Kostenbesparing voor werkgevers (blz. 8):

Wij zien in onze praktijk (wij benchmarken autoregelingen) veel initiatieven van werkgevers die proberen om op diverse manieren het gebruik van de auto van de zaak te beïnvloeden. Helaas is de "driver" van deze aanpassingen in de leaseregeling vaak gebaseerd op de behoefte om kosten te besparen voor de werkgever. Op zijn minst is dit in de meeste gevallen een belangrijke nevendoelelstelling. In praktijk zien wij initiatieven mislukken of op grote weerstand en onbegrip stuiten, als werknemers er per saldo slechter van worden. Wij onderschrijven daarom niet zondermeer de stelling uit Hoofdstuk 3 dat het slim reisbudget 'primair' een instrument is waarmee de werkgever zijn bedrijfsdoelstelling kan ondersteunen. In ieder geval moet daar een budget neutrale insteek aan ten grondslag liggen aan de kant van de werkgever. Wij adviseren daarom om dit als uitgangspunt toe te voegen.

Gevaar in uitwerking (blz. 13):

Des te specifiekere de instructies van de werkgroep, des te meer uitspraken op weerstand kunnen rekenen. Laat u hierdoor vooral niet afschrikken. Toch is een opmerking van onze kant over het



VERENIGING AUTO VAN DE ZAAK

aantal privé kilometers op zijn plaats. Wij hebben een probleem met het voorbeeld van 5.000 privé kilometers. De stelling van onze vereniging is dat er middels de bijtelling (erg hoog in Nederland) al een vergoeding betaald wordt voor privé gebruik. Het gemiddeld privé gebruik van een gezin ligt op 10.000 km per jaar en slechts 20% rijdt meer dan 15.000 km per jaar privé. Wij vinden dat er bij gelijkblijvende fiscale wetgeving en regelingen van werkgevers als een eigen bijdrage, geen kilometerprijs geheven mag worden onder de grens van 15.000 privé kilometers. De rekensom in het rapport rekt met een norm van 5.000 km en kan daarmee niet op onze steun rekenen.

Variabele leasekosten (blz. 14):

Wij ondersteunen het idee van het werken met het variabele deel van de autokosten. Deze zijn echter tot op heden niet makkelijk variabel te maken in contracten met leasemaatschappijen. Wij ondersteunen deze route en zullen ook meedenken en doordenken in mogelijkheden om dit operationeel/tactisch te stimuleren. Dit grijpt echter in op de business cases van de leasemaatschappij en zal daarom gemeenschappelijk gedragen of wettelijk verankerd moeten worden om succesvol te kunnen zijn.

Onbelaste kilometervergoeding (blz. 17):

Medewerking van de overheid is cruciaal en gewenst. In dat kader willen wij opmerken dat de onbelaste kilometervergoeding van 19 cent te laag is om de variabele kosten van het autorijden te dekken. In alle oplossingen denkbaar voor het variabiliseren van mobiliteitsbudgetten, is het praktisch als deze onbelaste kilometervergoeding verhoogd wordt. Werkgevers hanteren dit bedrag vaak als norm. Recent heeft de overheid aangegeven onderzoek te doen naar het verlagen van deze onbelaste kilometervergoeding. Ondanks dat een verlaging tegengesproken wordt, loopt het onderzoek nog steeds. Wij vragen hiervoor aandacht; wij zullen dit punt in ieder geval vanuit onze hoek op de politieke agenda zetten.

Ongetwijfeld zijn wij niet volledig. Wel vinden wij het belangrijk u deze overdenkingen mee te geven. Uw initiatief sluit goed aan bij onze ambitie voor 2012, omdat wij in onze jaaractieplannen de variabilisering van leaseregelingen hoog op de agenda hebben staan. Wij zullen u op de hoogte houden van onze vorderingen. Nogmaals dank voor het initiatief; met plezier hebben wij het rapport gelezen.

Met vriendelijke groet,

Martin Huisman RM
Voorzitter Vereniging Auto van de Zaak.

p.s.: waarschijnlijk bij u al bekend: zie pagina 7, "lage bijtelling categorieën worden ingegeven door *het milieulabel*", dit moet "*de CO2 uitstoot*" zijn.