



Position Paper (onbelaste) kilometervergoeding

Betreft : Noodzaak verhoging onbelaste kilometervergoeding
Kenmerk : MH 247
Datum : 08-11-2016

Inleiding

De onbelaste kilometervergoeding is een maatstaf voor de vergoeding die een werknemer krijgt als deze zijn privéauto zakelijk gebruikt. Feitelijk is het uiteraard aan de werkgever vrij om een hogere vergoeding te geven. Dit zou terecht zijn, aangezien € 0,19 cent de daadwerkelijke autokosten niet dekt. Zo heeft het NIBUD¹ berekend dat de werkelijke kosten voor een middenklasse-auto (type VW Passat) € 0,49 cent per kilometer zijn. Over het surplus boven de € 0,19 moet dan vervolgens belasting betaald worden.

Historie

De huidige onbelaste kilometervergoeding van € 0,19 dateert van 1 januari 2006. In 1985 was het nog fl 0,60 guldencent, vanaf 2003 de daarvan afgeleide € 0,28 cent, in 2004 werd het € 0,18 en vanaf 2006 € 0,19.

Politieke belofte

In oktober 2008 heeft staatssecretaris De Jager van Financiën in antwoord op vragen van VVD-kamerleden Remkes, Weekers en Blok gezegd dat de 19 cent bedoeld is om de variabele kosten per kilometer te dekken. Verder gaf de minister aan het bedrag alleen te willen verhogen met de inflatie. Dit is echter sinds 2006 niet meer geëffectueerd.

Variabele kosten mobiliteit

De variabele kosten in mobiliteit zijn de afgelopen jaren fors gestegen. Zo zijn alle kosten van reparatie, onderhoud en banden, maar ook kosten als brandstof, steeds duurder geworden vergeleken met 10 jaar geleden. Omgerekend met de consumentenprijzenindex van het CBS zou per eind 2015 de onbelaste kilometervergoeding 22 cent moeten zijn.

Maatschappelijke mobiliteitsontwikkeling

In de mobiliteitssector verandert er veel:

- Autoregelingen zijn aangescherpt met negatieve consequenties voor berijders
- Bijtelling gaat voor 80% van de berijders die een nieuwe auto uitzoeken omhoog
- Vierjarige leasecontracten zijn uit de tijd, flexibiliteit is gewenst
- Private lease is in opkomst
- Mobiliteitsbudgetten met flexibele en andere mobiliteitsvormen zijn gewenst, maar breken nog niet echt door

Al deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat berijders in toenemende mate zelf in staat worden geacht keuzes te maken en moeten maken (denk bijvoorbeeld aan mobiliteitsbudgetten).



Het is ook goed om dit te stimuleren, omdat een eigen keuze van berijders, op basis van de portemonnee en persoonlijke voorkeuren tot de beste economische resultaten leidt.

Kortom, alternatieve vormen voor de traditionele leaseauto zijn gewenst en de keuze om in deze variatie de eigen auto een acceptabelere optie te laten zijn, wordt bevorderd door een hogere onbelaste kilometervergoeding.

Standpunt Zakelijke Rijders

Het standpunt over de (onbelaste) kilometervergoeding kent een aantal elementen.

Kilometervergoeding en Overheid

De onbelaste kilometervergoeding moet zo snel mogelijk naar € 0,22 cent per kilometer. Dit is alleen nog maar ter dekking van de inflatie van de afgelopen jaren op de variabele kosten.

Kilometervergoeding en Werkgevers

VZR vindt het onterecht en oneerlijk dat de werkgever de onbelaste kilometervergoeding als norm hanteert voor de kilometervergoeding als werknemers met de eigen auto zakelijk rijden. Hier moeten de daadwerkelijke kosten van de auto gedeclareerd kunnen worden, op basis van de normen van het NIBUD (€ 0,49,- bij een middenklasse auto).

Kilometervergoeding en mobiliteit

Door het verruimen van de onbelaste kilometervergoeding en de kilometervergoeding die de werkgever verstrekt, ontstaat er ruimte in veel mobiliteitsdiscussies. Het effect is het volgende: er wordt vaker eigen vervoer ingezet, minder met zakelijke auto's gereden, groei van private lease en er komt ruimte voor het echt inzetten van mobiliteitsbudgetten.

Mocht u behoefte hebben aan een toelichting of aan nadere informatie, dan kunt u contact opnemen met VZR: Jan van Delft, voorzitter VZR (06-51872274).

¹ Bron Nibud: <https://www.nibud.nl/consumenten/wat-kost-een-auto/>