

praktijkblad

# ondernemingsraad

AUTO VAN DE ZAAK



## Veel plezier van auto van de zaak

Interview: 'Niet morrelen aan SER-advies GBIO'  
Achtergrond: Digitale verkiezingen, de toekomst?  
Tips: Een ander jasje voor het jaarverslag

Jaargang 33

Mei 2011

Nr. 5

ORnet.nl

### Autoregeling

# Je betaalt bijtelling, dus mag je van de auto genieten

De ondernemingsraad heeft een belangrijke taak op het gebied van autoregelingen. Autoregelingen zijn een secundaire arbeidsvoorwaarde maar vallen niet onder de cao. De OR is het eerste en meest logische aanspreekpunt voor de werknemer.

Anna Tak, Vereniging Auto van de Zaak?

**A**ls werknemer trek je in discussie met je werkgever al snel aan het kortste eind. Je zet immers voor een discussie over een autoregeling niet snel je baan op het spel. De OR heeft een veel betere positie in deze kwestie en kan een belangrijke rol spelen in een optimale regeling voor werknemers.

De Vereniging Auto van de Zaak ondersteunt de OR met raad en daad. Hiervoor is een speciaal OR-lidmaatschap in het leven geroepen. Met gerichte informatie en advies helpt ze de OR om zijn taak zo goed mogelijk uit te voeren.

De richtlijnen van de vereniging worden opgesteld aan de hand van ervaringen en vergelijking met andere bedrijven. Onze insteek toetsen wij altijd aan de juridische term 'goed werkgeverschap'. Ook de werkgever heeft baat bij een goed geïnformeerde OR en een goed afgewogen autoregeling. Dit voorkomt veel discussie, onvrede en verspilde tijd en moeite.

#### Keuzevrijheid

In autoregelingen staan vaak artikelen of regels die een keuzebeperking tot gevolg hebben. De Vereniging Auto van de Zaak vindt dit tot op zekere hoogte logisch, maar er moet wel rekening gehouden worden met het recht op privégenot van de auto.

Het niet verstandig om beperkingen op te leggen op basis van merk. Door het stellen van een normleasebedrag is er al een natuurlijke sturing naar bepaalde merken, modellen en types. Dit moet genoeg zijn, een werknemer die flinke bijtelling betaalt vanwege privégenot mag erop rekenen dat er ruimte is voor zijn persoonlijke voorkeur en smaak.

De Vereniging Auto van de Zaak vindt dat er wel een heel goede reden aan ten grondslag moet liggen om een beperking op basis van merk in te voeren. Het voeren van een een- of tweemerkenbeleid is ten opzichte van de berijder

onevenwichtig en staat niet in verhouding tot het recht op privégenot en het moeten betalen van bijtelling.

We onderscheiden de volgende categorieën auto's: MPV, cabriolet, sedan, stationcar, hatchback, coupé, SUV en bestelwagen (grijs kenteken). Als de representativiteit richting klanten een rol speelt, is het voorstelbaar dat in bepaalde gevallen een beperking opgelegd wordt voor categorieën als cabriolet en bestelwagens.

Het is onverstandig om beperkingen op te leggen op basis van milieulabels. De consumentenprijzen van auto's worden immers al fors beïnvloed door de uitstoot. In de normleasebedragen inclusief brandstof zijn de componenten milieu en zuinigheid ook al stevig verankerd.

#### Eigen risico

Tijdens het beoordelen van autoregelingen valt het op dat de wettelijke regels rond het doorbelasten van 'eigen risico' door veel werkgevers nog steeds verkeerd geïnterpreteerd worden. Het berekenen van een eigen risico voor een schade aan de auto opgedaan onder werktijd is wettelijk niet toegestaan.

Kennelijk is dit voor een groot aantal werkgevers moeilijk te begrijpen. Regelmatig moet een schadekwestie van een werknemer meerdere keren escaleren om de werkgever aan te zetten om dit punt goed te onderzoeken. Vaak worden de voorbeeldbrief en het onderzoek van de vereniging naar het juridisch kader gebruikt als onderbouwing om de werkgever te overtuigen.

In die gevallen waar de werkgever niet bereid is om het goed te onderzoeken en waar de werknemer het erop aan laat komen in een juridische procedure, krijgt hij uiteindelijk altijd

gelijk. De Vereniging Auto van de Zaak heeft hier een makkelijke en legitieme richtlijn voor. De definitie van zakelijk gebruik is immers door de Belastingdienst voor het uitvoeren





FOTO: VAN MILL

FC Dordrecht en de nieuwe auto van de zaak

van de 500-kilometerregeling al vastgesteld; woon-werkverkeer en thuis parkeren vallen ook onder zakelijk gebruik. De vereniging vindt dat het gemiddelde eigen risico tussen de 136 en 150 euro moet liggen.

### Afkoopregelingen

In toenemende mate maken afkoopregelingen deel uit van autoregelingen. Dit zijn bepalingen die aangeven dat de auto van de zaak bij uitdiensttreding meegenomen moet worden of dat er dan sprake is van een te betalen afkoopsom. De Vereniging Auto van de Zaak is verontrust over deze ontwikkeling. Onder druk van kostenbesparingen worden dergelijke bepalingen vaak te snel en te eenzijdig in autoregelingen opgenomen. Wij vinden in de basis dat er in een autoregeling geen afkoopregeling zou moeten staan. De auto is immers een productiemiddel zoals ook gereedschap, een computer of een bureau.

Allereerst moet er een getekende overeenkomst zijn over een afkoopregeling. Is er geen getekende overeenkomst dan is een eis tot afkoop van een werkgever niet redelijk en billijk. Als er van tevoren een afkoopregeling is overeengekomen en getekend, dan nog is het de vraag of de afkoopregeling wel redelijk en billijk is. Hiervoor gelden de volgende normen:

- Bij ontslag of einde contract is het niet redelijk en billijk om een afkoopregeling te hanteren tenzij de auto sterk afwijkend is.
- Als de auto noodzakelijk is voor het uitvoeren van de functie dan is een afkoopregeling niet redelijk en billijk tenzij de auto sterk afwijkend is.
- De hoogte van de afkoopsom moet van tevoren duidelijk en concreet zijn, anders is de afkoopregeling niet redelijk en billijk.

## OR-lidmaatschap

Een normaal lidmaatschap van de Vereniging Auto van de Zaak is gratis. Maar er is ook een speciaal lidmaatschap voor ondernemingsraden, het zogeheten OR-lidmaatschap. Dat kost € 400 per jaar. Het geeft de volgende rechten:

- Uitgebreide autoregeling toetsing.
- Periodieke benchmarking van de autoregeling met andere autoregelingen.
- Ontvangen van de laatste info en ontwikkelingen op het gebied van autoregelingen.
- Werknemers van een bedrijf waarvan de OR lid is, kunnen gratis individuele vragen stellen.
- Gratis toegang tot speciale OR-seminars en sessies.
- Vermelding op de site van de vereniging als 'actieve OR'.
- En natuurlijk maakt het lidmaatschap onze lobby sterker.

Meer informatie en aanmelding:  
[info@verenigingautovandezaak.nl](mailto:info@verenigingautovandezaak.nl)

Een werkgever moet minimaal de mogelijkheid bieden om een auto te rijden waarbij er geen afkoopregeling is. Een werkgever zou alleen bij afwijkende auto's een afkoopregeling moeten hanteren. Als het niet gaat om een afwijkende auto in de zin van een afwijkend merk of type, maar om een afwijking op het gebied van uitvoering, opties of accessoires, dan moet de afkoopsom gemaximeerd zijn op de meerwaarde van het bedrag van de uitvoering, opties of accessoires. De afkoopsom moet vooraf concreet en berekenbaar zijn voor de berijder. »

### Vereniging Auto van de Zaak

Vereniging Auto van de Zaak (VAVDZ) is de enige echte belangenbehartiger voor berijders van een auto van de zaak. Zij zet zich in voor ruim 1,2 miljoen mensen die over een leaseauto of andere auto van de zaak beschikken, inclusief ondernemers en zelfstandigen. Op de agenda staan onderwerpen als de fiscale bijtelling en het evenwichtig maken van autoregelingen. Lid worden is gratis en kan eenvoudig op [www.verenigingautovandezaak.nl](http://www.verenigingautovandezaak.nl)

#### Eenzijdig wijzigingsbeding

In een aantal autoregelingen komen wij een eenzijdig wijzigingsbeding tegen. Dat is vaak als volgt geformuleerd: de werkgever behoudt zich het recht voor om eenzijdig arbeidsvoorwaarden te wijzigen als dit in het bedrijfsbelang noodzakelijk is.

Dit is een gevaarlijk artikel. Het geeft de mogelijkheid aan de werkgever om de arbeidsvoorwaarden eenzijdig te wijzigen zonder toestemming van de werknemer. De gedachte erachter is dat werkgevers moeten kunnen inspelen op veranderende omstandigheden. Dit wordt echter te pas en te onpas gebruikt als het de werkgever goed uitkomt. Door de machtsongelijkheid tussen werknemer en werkgever komen werkgevers er vaak mee weg, terwijl een dergelijke bepaling juridisch flinke beperkingen heeft. Ons advies daarom is dan ook om dit artikel niet te accepteren in een autoregeling.

#### Track- en trace-systemen

Over track- en trace-systemen kan veel discussie ontstaan tussen werknemer en werkgever. Zo'n systeem zit in de auto en kan volgen wanneer de werknemer waarheen gaat. Dat grijpt natuurlijk stevig in in de privacy van de werknemer.

Over het algemeen kan de werkgever de door het systeem vastgelegde kilometerregistratie van de werknemersauto inzien. Dat is in strijd met de privacywetgeving. Verschillende leveranciers staan wel geregistreerd bij het College Bescherming Persoonsgegevens. Zij bieden de mogelijkheid aan om voor het begin van de rit aan te geven of die privé of zakelijk is. De privékilometers zijn dan niet zichtbaar voor de werkgever maar wel voor de werknemer.

De vereniging raadt OR'en aan om bij de werknemers kenbaar te maken dat er een track- en trace-systeem in hun auto's is ingebouwd. De OR kan meewerken aan het opstellen van een protocol over hoe om te gaan met deze gegevens. ○

Als je op [ORnet.nl](http://ORnet.nl) geavanceerd zoekt met de woordcombinatie 'auto van de zaak' tref je daar nog enkele andere berichten aan.

### Meten

Het is druk in het grote hotel. Cursusgaand Nederland houdt her en der vele zalen en hoekjes bezet. Opvallend veel dertigers en veertigers; beide seksen veelal strak in het pak. Met ernstige gezichten, de cursusmappen op schoot, vullen ze schema's in. Vele variaties ook in organisaties: gemeentes, zorg, industrie, onderwijs.

Maar wie de oren en ogen goed openhoudt, hoort merkwaardig genoeg ook veel overeenkomsten. Het is een en al 'competentie' wat je hoort. Zo te zien worden er profielen gemaakt en cases besproken.



Nieuwsgierig als ik ben, denk ik: 'Wat als ik ze allemaal eens langsliep en vroeg waarom het hier nu over gaat en wat ze ervan vinden?' Maar dat is mijn rol niet en het is ook bepaald niet gebruikelijk. Het is allemaal wat geheimzinnig wat er in de subgroepjes zoal uitgewisseld wordt.

Opvallend is wel hoe 'in' dit thema is. Ik ben er eerlijk gezegd wat dubbel over. Aan de ene kant is het heel aantrekkelijk: goed op een rij hebben wat je wel of niet aan competenties ofwel (mogelijke) bekwaamheden in je hebt. Even googelen levert deze definitie op: 'specifieke persoonsgebonden eigenschappen'. Vervolgens wordt een onderscheid gemaakt tussen competenties die echt bij je horen en competenties die door kennis en ervaring ontwikkeld worden. Eindelijk een model om aan te tonen dat schapen met vijf poten ook onder mensen niet voorkomen. Aan de andere kant is het een vorm van 'meten' die mensen in een bepaald hokje kan plaatsen. Wat als jouw competentieprofiel niet echt (meer) past bij de functie die je doet? Wat als je dat wat je in je hebt op de een of andere manier niet echt kunt ontwikkelen? Of het gewoon niet wil en tevreden bent met wat je nu doet. Mag dat dan?

Zelf heb ik altijd het nodige wantrouwen tegenover al dat meten en het weergeven van mensen in schema's. Zo zitten ze niet in elkaar. Tegelijkertijd kan het voor een OR strategisch slim zijn om zich hierbij aan te sluiten. Je ontwikkelt heel wat competenties als OR-lid en zo ziet de buitenwereld meer wat de medezeggenschap inhoudt!

Tineke de Rijk is trainer/adviseur ondernemingsraden en deskundige op het terrein van (on)gewenst gedrag, [cdrc@xs4all.nl](mailto:cdrc@xs4all.nl)