

Rapport Regeldruk

Wijzigingsbesluit werkgebonden personenmobiliteit

Administratieve lasten

Het ontwerpbesluit met regels over werkgebonden personenmobiliteit in hoofdstuk 17A Bal zal leiden tot administratieve lasten bij ondernemingen en rechtspersonen met ten minste 100 werknemers. De administratieve lasten worden veroorzaakt door de jaarlijkse rapportageverplichting. Ondernemingen en rechtspersonen die onder het toepassingsbereik van de regels vallen moeten jaarlijks gegevens verstrekken over het aantal gereden kilometers, de vervoersmodaliteiten en brandstoftype. De gegevens moeten worden verstrekt met gebruikmaking van een elektronische voorziening (hierna: eLoket) die door Rvo wordt beheerd. Op basis van de verstrekte gegevens wordt in de voorziening geautomatiseerd de CO₂-emissie berekend. De ondernemingen en rechtspersonen krijgen ook uit de voorziening feedback met advies over te treffen maatregelen om de emissie te verminderen. Om de administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden sluit de voorziening zoveel mogelijk aan bij reeds gebruikte tools en regelingen. Ook is in de regels vastgelegd dat ondernemingen en rechtspersonen geen gegevens hoeven te verstrekken als in het voorafgaande jaar werd voldaan aan de emissiegrenswaarde van 0 gram per reizigerskilometer. Die waarde geldt voor het jaar 2050.

In de voorbereiding op de normerende regeling is een MKB-toets uitgevoerd. Van deze toets is een verslag opgesteld d.d. 10 november 2020 met kenmerk ENW/BSK-2020/220678. Daarnaast heeft in 2020 een sanity check plaatsgevonden in het verlengde van de grote jaarlijkse werkgeversenquête. Voor deze sanity check zijn aan 29 werkgevers vragen voorgelegd die betrekking hebben op de normerende regeling. De vragen hadden vooral betrekking op de wijze waarop de jaarrapportage optimaal kan aansluiten op hun bedrijfsadministratie. De resultaten van de MKB-toets en de sanity check zijn verwerkt in het ontwerpbesluit

Kosten per handeling (P)

Tijdsbesteding

Bij de tijdsbesteding is, onder andere op basis van input van Rvo, een inschatting gemaakt van het aantal uren dat het een gemiddelde ondernemer of rechtspersoon zal kosten om aan de rapportageplicht te voldoen. Met het eLoket voor de rapportageplicht Energiebesparing heeft Rvo al ervaring met werkgevers die gegevens via dit platform indienen. Ook is gekeken naar keurmerken die er zijn voor CO₂-emissies door werkgebonden personenmobiliteit, waarbij deelnemende werkgevers overeenkomende gegevens met die van de rapportageplicht in het Bal aanleveren.

Om de totale tijdsbesteding te bepalen is onderscheid gemaakt tussen het eerste rapportagejaar en de daarop volgende jaren. Dit omdat de verwachting is dat, na het eerste rapportagejaar, ondernemers en rechtspersonen bekend zullen zijn met de rapportageplicht en vanaf dat moment hiermee rekening zullen houden in hun bedrijfsadministratie. Om die reden wordt de totale tijdsbesteding vanaf het tweede jaar lager ingeschat dan in het eerste jaar.

Actie	Tijdsbesteding eerste jaar (in uren)	Tijdsbesteding vanaf tweede jaar (in uren)
Vooraf		
Campagnes en communicatie	0	0
Notificatie en interne afstemming	1	0
Voorbereiding indienen		
Inloggen eLoket en oriëntatie	0,5	0,1
Wagenparkgegevens ophalen	2,5	2

Uitgekeerde km vergoeding zakelijke reizen achterhalen	0,5	0,5
Zakelijke OV-gegevens opvragen bij vervoerder	0,5	0,5
Uitzetten enquête woon-werkverkeer en aggregeren van gegevens	4	3
Indienen		
Inloggen eLoket en invoeren gegevens	1	1
Indienen gegevens	0	0
Totaal	10	7,1

Toelichting acties

Vooraf:

- **Campagnes en communicatie:** bij inwerkingtreding van de regels zullen er campagnes en communicatiekanalen ingezet worden om de betrokken ondernemingen en rechtspersonen te informeren over de regels en de onderwerpen waarover zij dienen te rapporteren. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van kanalen van de rijksoverheid, koepels, regionale werkgeversnetwerken etc.
- **Notificatie en internet afstemming:** ondernemingen en rechtspersonen ontvangen per brief notificatie over de regels en de jaarlijkse rapportage. Hierin staat duidelijk op een rij welke informatie moet worden aangeleverd en hoe die zo eenvoudig mogelijk te verkrijgen is. De ondernemingen en rechtspersonen dragen er zorg voor dat deze notificatie bij de juiste persoon en/of afdeling belandt, met de taak om de benodigde informatie op te halen en in te voeren in het eLoket.

Vorbereiding indienen:

- **Inloggen eLoket en oriëntatie:** in het eerste jaar dat de ondernemingen en rechtspersonen de rapportage indienen, hebben zij nog geen ervaring met het het eLoket. Om die reden wordt ervan uit gegaan dat de ondernemingen en rechtspersonen in het eerste jaar meer tijd kwijt zijn aan het zich eigen maken van het eLoket. Vanaf het tweede jaar is het een kwestie van inloggen. Voor het inloggen op het eLoket is een eHerkenning account nodig; bij het indienen van de belastingaangifte van ondernemingen en rechtspersonen wordt momenteel al gebruik gemaakt van eHerkenning. Om die reden gaan wij ervan uit dat alle betrokken ondernemingen en rechtspersonen reeds beschikken over een eHerkenning account.
- **Wagenparkgegevens ophalen** (jaarkilometers per type voertuig / CO₂): indien het wagenpark bestaat uit leaseauto's kunnen de ondernemingen en rechtspersonen deze gegevens simpel opvragen bij leasemaatschappij (hier worden vóór de inwerkingtreding van de regels afspraken over gemaakt met leasemaatschappijen). Wanneer de auto's in het wagenpark eigendom zijn van de ondernemingen en rechtspersonen moet de kilometrage door hen zelf worden bijgehouden en kunnen de gegevens van de CO₂-emissie per type voertuig opgehaald worden via de RDW. Bij verschillende keurmerken wordt deze informatie al op deze manier gevraagd.
- **Uitgekeerde km vergoedingen zakelijke reizen achterhalen:** de ondernemingen en rechtspersonen dienen het totale bedrag aan vergoedingen voor gereden zakelijke kilometers per modaliteit bij te houden/achterhalen uit eigen administratie (kilometers of aantal ritten/bedragen). Om dit later bij het invullen van de gegevens voor de ondernemingen en rechtspersonen zo simpel mogelijk te maken, hoeven zij alleen per modaliteit het totaal uitgekeerde bedrag aan kilometervergoeding in te vullen samen met de vergoeding per kilometer. Op deze manier berekent de tool op eenvoudige wijze het totaal aantal kilometers.
- **Zakelijke OV-gegevens opvragen bij vervoerder** (kilometers of CO₂): ook hierover worden voordat de regels in werking treden afspraken gemaakt met vervoerders.
- **Uitzetten enquête woon-werkmobiliteit en aggregeren van gegevens:** het uitzetten van de korte enquête woon-werkmobiliteit naar de werknemers gebeurt per e-mail. Na inladen van de e-mails worden enquêtes automatisch verwerkt en kunnen de gevraagde overzichten direct worden gegenereerd. In sommige gevallen zullen werknemers geen e-mailadres hebben of

deze niet beschikbaar stellen. In dat geval zet de werkgever de enquête zelf schriftelijk uit en verwerkt de resultaten handmatig. Het genereren van de overzichten kan weer automatisch.

Indienen:

- **Inloggen op het eLoket en de volgende gegevens invoeren:**
 - o Algemene gegevens werkgever
 - o Wagenparkgegevens + uitgekeerde km vergoedingen voor zakelijke mobiliteit + OV-kaarten
 - o Handmatig invoeren resultaten korte enquête woon-werkmobiliteit
- **Indienen gegevens en rapport terugkrijgen.** De gegevens worden via het platform automatisch verstuurd naar het Bevoegd Gezag.

Tarief

De functie en het niveau van de werknemer die is aangewezen om de benodigde gegevens te verzamelen en aan te leveren, kan bij elke onderneming en rechtspersoon verschillen. Daarnaast bestaat er ook nog de mogelijkheid dat in dit proces meerdere werknemers betrokken zijn. Om die reden is bij het berekenen van de regeldrukkosten gebruik gemaakt van standaard uurtarieven. Hierbij wordt uitgegaan van een gemiddeld bruto uurloon van €47.-. Deze standaard uurtarieven zijn gebaseerd op door het CBS vastgestelde uurlonen van werknemers naar beroepsgroep.

Beroepsgroep	ISCO-2008 code	Bruto uurloon 2016*)	Intern uurtarief 2016**)
Totaal		25	47
Leidinggevenden en managers	01	41	77
Hoogopgeleide medewerkers	02, 03	29	54
Administratief personeel	04	21	39
Technici en ander middelbaar opgeleid personeel	05, 06, 07, 08	18	34
Laaggeschoold en ongeschoold personeel	09	15	27

*) Bron CBS: Bruto uurlonen van werknemers naar beroepsgroep, 2016.

***) Bron CBS: bruto uurlonen plus gemiddelde opslag voor werkgeverslasten: 48% (volgens CBS-publicatie uit 2014 (Arbeid kost in Nederland gemiddeld 33 euro per uur)) + schatting voor overhead: 25%.

De bovenstaande tabel met cijfers van het CBS is afkomstig uit het Handboek Meting Regeldrukkosten van EZK. Zoals in de tabel aangegeven geldt het gebruikte uurtarief voor het jaar 2016. Naar alle waarschijnlijkheid zal het huidige uurtarief lichtelijk verschillen van het hier gebruikte uurtarief. De reden dat er in de berekening gebruik wordt gemaakt van het uurtarief van 2016, is omdat het CBS geen geüpdatete versie heeft van deze cijfers.

Out of pocket kosten

Aan het voldoen aan de rapportageverplichting zijn geen out of pocket kosten verbonden. Het verzamelen van de benodigde gegevens voor de rapportage kost tijd, maar hierbij is inhuur van externe adviseurs of specialisten niet nodig. Daarnaast dienen ondernemingen en rechtspersonen de gegevens online in, dus van portokosten is ook geen sprake.

Om werkgevers te faciliteren in het berekenen en aanleveren van de juiste gegevens, maken zij gebruik van het eLoket van Rvo. Om gebruik te kunnen maken van het eLoket dient een onderneming en rechtspersoon gebruik te maken van eHerkenning. Aan het gebruik van eHerkenning zijn eenmalige kosten verbonden van €5.-. Echter, eHerkenning wordt reeds gebruikt door werkgevers bij het indienen van de belastingaangifte. Derhalve geeft Rvo aan dat 99% van de werkgevers die binnen de doelgroep van de regeling vallen al over eHerkenning beschikt en hier dus geen extra kosten aan kwijt zal zijn.

Aantal handelingen per jaar (Q)

Omvang doelgroep

De regels richten zich op werkgevers met ten minste 100 werknemers. Uit data van de stichting LISA, een stichting die gegevens van alle werkgevers in Nederland bijhoudt, blijkt dat de doelgroep uit ongeveer 8000 ondernemingen en rechtspersonen bestaat. Dit betreffen de ondernemingen en rechtspersonen, inclusief alle vestigingen. De verplichtingen gelden niet per vestiging maar voor alle vestigingen van de onderneming of rechtspersoon gezamenlijk. Opgemerkt wordt dat het aantal ondernemingen en rechtspersonen dat onder de regels valt per jaar licht kan wisselen, door bv. fusies of krimp van een organisatie.

Frequentie

Eenmaal per jaar zullen werkgevers die binnen de doelgroep vallen aan de rapportageverplichting moeten voldoen. Ieder jaar zal uiterlijk op 1 april informatie over het voorgaande kalenderjaar moeten worden aangeleverd.

Regeldrukkosten: administratieve lasten

Zoals eerder aangegeven, is bij het berekenen van de jaarlijkse regeldrukkosten onderscheid gemaakt tussen het eerste jaar van de rapportage en daaropvolgende jaren. Dit onderscheid is gemaakt, omdat ervan uit wordt gegaan dat na het eerste jaar ondernemingen en rechtspersonen bekend zullen zijn met het eLoket en daardoor geen tijd kwijt zullen zijn aan oriëntatie.

Een kleine kanttekening die gemaakt moet worden bij dit onderscheid is dat in deze berekening ervan uit wordt gegaan dat in jaar 1 en jaar 2 dezelfde ondernemingen en rechtspersonen aan de rapportageverplichting voldoen. In de praktijk zal hier een klein verschil zijn: zoals eerder genoemd, kan het aantal ondernemingen en rechtspersonen dat onder de regels valt per jaar licht wisselen. Dat kan betekenen dat, doordat een onderneming of rechtspersoon bv. pas in 2024 op de grens van 100 werknemers komt, het eerste jaar van de rapportage bij sommige werkgevers verschilt.

Jaarlijkse regeldrukkosten: administratieve lasten	
Jaar 1	Vanaf jaar 2
€3.760.000	€2.669.600

Berekening

Jaar 1

Onderneming/rechtspersoon X moet de CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit van de hele organisatie berekenen. Aansluitend behoort onderneming/rechtspersoon X deze gegevens eenmaal per jaar in te voeren in het eLoket. Voor het vergaren van de gegevens en het indienen hiervan, wordt uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding van 10 uur in het eerste jaar (zie hiervoor onder tijdsbesteding). Voor de arbeidskosten wordt uitgegaan van het standaardgemiddeld uurtarief van €47.-.

Kosten interne activiteit (P) = tijdsbelasting * tarief

€470 (10 uur * €47)

In het betreffende jaar vallen naar schatting 8.000 ondernemingen en rechtspersonen onder de regels. De rapportage wordt eenmaal per jaar ingediend.

Aantal handelingen (Q) = doelgroep * frequentie

8.000 = 8.000 * 1

Regeldruk = P * Q

€3.760.000 (€470 * 8.000)

Vanaf jaar 2

Onderneming/rechtspersoon X moet de CO₂-emissie door werkgebonden personenmobiliteit van de hele organisatie berekenen. Aansluitend behoort onderneming/rechtspersoon X deze gegevens eenmaal per jaar in te voeren in het eLoket. Voor het vergaren van de gegevens en het indienen hiervan wordt uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding van 7,1 uur in het tweede jaar (zie hiervoor onder tijdsbesteding). Voor de arbeidskosten wordt uitgegaan van het standaardgemiddeld uurtarief van €47.-.

Kosten interne activiteit (P) = tijdsbelasting * tarief

€333,7 (7,1 uur * €47)

In het betreffende jaar vallen naar schatting 8.000 ondernemingen en rechtspersonen onder de regels. De rapportage wordt eenmaal per jaar ingediend.

Aantal handelingen (Q) = doelgroep * frequentie

8.000 = 8.000 * 1

Regeldruk = P * Q

€2.669.600 (€333,7 * 8.000)

Nalevingslasten en -baten werkgever normering zakelijke mobiliteit

De regeling zal in sommige gevallen ook tot nalevingslasten leiden. Ondernemingen en rechtspersonen die bij inwerkingtreding van de regels niet aan de emissiegrenswaarde voldoen zullen tot 2026 de nodige maatregelen moeten treffen om de CO₂-emissie omlaag te brengen. Deze paragraaf gaat in op de nalevingslasten die de regeling in deze gevallen met zich mee zal brengen.

De nalevingslasten worden in eerste instantie bepaald door de hoogte van de emissiegrenswaarde. De emissiegrenswaarde is voor 2026 96 gram per reizigerskilometer. Die waarde is gebaseerd op het Nederlandse gemiddelde voor dat jaar. Ruwweg de helft van de ondernemingen en rechtspersonen voldoet reeds aan die waarde. Zij hoeven niets extra's te doen om aan de emissiegrenswaarde te voldoen.

De onderneming/rechtspersoon die niet aan de emissiegrenswaarde voldoet (de andere helft) kan zelf kiezen welke maatregelen worden getroffen om de CO₂-emissie te verminderen. Zakelijke mobiliteit kent vele vormen, maar is in alle gevallen van groot belang voor het goed functioneren van een organisatie. De regels schrijven daarom niet voor om in te zetten op meer elektrisch rijden, op meer gebruik van openbaar vervoer of de fiets of het structureel verminderen van zakelijke kilometers, bijvoorbeeld door meer online te vergaderen. De ondernemingen en rechtspersonen kiezen die maatregelen die het beste passen bij de bedrijfsvoering, waarbij kosten-efficiëntie een belangrijke factor is.

Gezien deze keuzevrijheid is het dus vrijwel onmogelijk om precieze uitspraken te doen over de kosten en baten waarmee ondernemingen en rechtspersonen worden geconfronteerd bij het voldoen aan de emissiegrenswaarde. Enkele algemene conclusies maken het wel mogelijk om in te zoomen op een mogelijk kritische component.

Allereerst zullen de eenmalige kosten om een aanpassing door te voeren (afsluiten van nieuw leasecontract, overeenstemming bereiken over een nieuwe reiskostenvergoeding) afgezet moeten worden tegen de directe en indirecte baten. Minder kilometers gaan gepaard met lagere kosten; een overstap van auto naar OV of fiets kan binnen hetzelfde prijsniveau of goedkoper; alleen de derde oplossingsrichting (elektrisch rijden) kan tot hogere kosten leiden.

Kosten en baten van zakelijke mobiliteit

Zakelijke mobiliteit is anders georganiseerd dan woon-werkmobiliteit. Bij de laatste bestaat er een grote keuzevrijheid bij de werknemer. De onderneming/rechtspersoon oefent op die vrije keuze

invloed uit door het beschikbaar stellen van voorzieningen, het aanpassen van regelingen of het voeren van campagnes. Bij zakelijke mobiliteit ligt de keuzevrijheid juist bij de onderneming/rechtspersoon en zijn voor de werknemer de mogelijkheden om te kiezen veel minder. Een zakelijke verplaatsing is geen privé zaak, maar wordt verricht in opdracht van de onderneming/rechtspersoon.

Als een onderneming/rechtspersoon niet aan de emissiegrenswaarde voor zakelijke mobiliteit voldoet, zijn per oplossingsrichting de volgende technieken beschikbaar¹:

Kolom1	Minder kilometers	Andere modaliteiten	Meer elektrisch rijden
Voorzieningen	Faciliteiten televergaderen	Bedrijfsfietsen	Electrisch lease of wagenpark
Regelingen	Regelen die betere ritplanning bevorderen	Aangepaste vergoedingen voor fiets, OV, elektrisch	Hogere km-vergoeding bij gebruik elektrische privé auto (lagere benzine)
Campagnes	(voorlichting over televergaderen)	apps die fietgebruik stimuleren	(voorlichting)

Het schema laat zien dat veel technieken tot een lagere structureel kostenniveau zullen leiden. Dit geldt bij uitstek voor de technieken of regelingen die doelen op minder (te vergoeden) zakelijke kilometers. Het aanbieden van voorzieningen voor andere modaliteiten dan de auto kunnen geld kosten (bedrijfsfiets); aanpassingen van regelingen rond zakelijke mobiliteit kunnen in principe kostenneutraal of zelfs tegen een structureel lager kostenniveau voor zakelijke mobiliteit. De onzekerheid tussen kosten en baten zit vooral bij de oplossingsrichting die doelt op meer elektrisch rijden. Uit de bestaande documentatie² blijkt dat bij de afweging tussen op benzine of elektrisch rijden, er soms sprake is van hogere lasten bij elektrisch rijden en soms lager, afhankelijk van de situatie. Leasemaatschappijen maken al reclame met de stelling dat overstap naar elektrisch honderden euro's per maand kan besparen³.

Kosten niveau elektrisch (zakelijk) rijden

Zakelijk verkeer vindt plaats met leaseauto's, eigen wagenpark of privé auto's tegen kilometervergoeding. In dat laatste geval blijven de kosten voor de werkgever strikt genomen neutraal en worden eventuele kosten doorgeschoven naar de werknemer. Deze moet zijn privé auto op fossiele brandstoffen omruilen naar een elektrische auto, zodat de onderneming/rechtspersoon aan de emissiegrenswaarde kan voldoen. Deze nalevingslasten bij de werknemer worden toegerekend aan de onderneming/rechtspersoon.

Voor het omruilen van particuliere auto's naar elektrisch(gebruikt en nieuw) is de SEPP regeling beschikbaar⁴. Deze subsidie loopt tot 2024 / 2025 (nieuwe en occasions auto's).

De kosten van elektrische wagens en benzinewagens groeien steeds verder naar elkaar toe. Dit blijkt onder andere als de Total Cost of Ownership (TCO) worden vergeleken⁵. In de lagere prijsklassen (A en B) gaat dit langzamer dan bij de hogere prijsklassen (E). De SEPP en vrijstelling van de Motorrijtuigbelasting (MRB) weten dit gat te dempen en bij 15.000 km per jaar om te

¹ Deze tabel is onder meer gebaseerd op de tabel die CE samenstelde voor Anders Reizen, zie bijlage 1

² Het kostenplaatsje elektrisch – benzine is vrij complex; veel componenten staan naast elkaar (<https://www.anwb.nl/auto/elektrisch-rijden/wat-kost-het>):

- Aanschaf (elektrisch duurder)
- Rijkosten / energie (elektrisch goedkoper)
- Onderhoud (elektrisch goedkoper)
- Fiscale voordelen (vooral ten behoeve van elektrisch rijden)

De kosten voor elektrisch rijden zijn verder te reduceren door meer mensen over de dag of week van een auto gebruik te laten maken.

³ <https://www.zakelijkelektrischleasen.nl/waarom-elektrisch/>

⁴ Subsidie Elektrisch Personenauto's Particulieren

⁵ Zie Trendrapport Nederlandse markt personenauto's. Overzicht van trends en ontwikkelingen tot en met 2019. RVO / Revnext in opdracht IenW 30 juni 2020

zetten in lagere maandlasten voor elektrisch (figuur 1)⁶. De SEPP regeling loopt tot 2024/2025 en kent een beperkt budget.

		A-segment nw (15.000km)			B-segment nw (15.000km)			E-segment nw (15.000km)		
		benzine	elektrisch	verschil	benzine	elektrisch	verschil	benzine	elektrisch	verschil
voor subsidie	Aanschafkosten	€ 14.225	€ 24.696	-€ 10.471	€ 20.759	€ 31.857	-€ 11.098	€ 94.919	€ 97.157	-€ 2.238
	Gebruikskosten per maand	€ 221	€ 163	€ 58	€ 263	€ 217	€ 46	€ 464	€ 408	€ 56
	Totale kosten per maand	€ 332	€ 411	-€ 79	€ 429	€ 549	-€ 120	€ 1.636	€ 1.632	€ 4
na subsidie	Aanschafkosten	€ 14.225	€ 20.346	-€ 6.121	€ 20.759	€ 27.507	-€ 6.748	€ 94.919	€ 96.807	-€ 1.888
	Gebruikskosten per maand	€ 221	€ 121	€ 100	€ 263	€ 145	€ 118	€ 464	€ 269	€ 195
	Totale kosten per maand	€ 332	€ 256	€ 76	€ 429	€ 356	€ 73	€ 1.636	€ 1.375	€ 261

Tabel 1: Verschil TCO elektrisch – benzine voor 3 prijssegmenten, nieuwwaarde (bron Revnext 2019)

Plug-in hybride auto's (PHEV) of hybride auto's zijn nu meestal al goedkoper in gebruik. Aangezien ze niet volledig elektrisch zijn, leveren ze een minder grote bijdrage aan het reduceren van de CO2 uitstoot.

Baten versus kosten

Zoals eerder gesteld, is de regeling zo opgesteld dat de onderneming/rechtspersoon keuzevrijheid heeft en dat een onderneming/rechtspersoon ook met baten te maken krijgt. Elke bespaarde autokilometer levert direct lagere kosten. Om dezelfde reden dat het lastig is nu al te bepalen hoeveel ondernemingen/rechtspersonen in de gedwongen positie komen om voor elektrisch te gaan, is het ook lastig om de baten te bepalen. Bij een fiscaal vrijgestelde vergoeding van €0,19 per kilometer is een onderneming/rechtspersoon bij 15.000 kilometers per auto jaarlijks € 2.850,- euro kwijt. Een reductie van 10% in het aantal kilometers levert per auto jaarlijks €285,- op. De kilometerkosten voor het OV liggen iets onder de €0,19⁷; bij uitkering van werkelijk gemaakte kosten levert de overstap naar OV ook een kleine besparing op.

Figuur 2 geeft een eerste indruk van de totale nalevingskosten van de regeling. Er zijn drie scenario's doorgerekend waarmee ondernemingen/rechtspersonen die niet aan de emissiegrenswaarde voldoen, te maken krijgen (opgesteld per auto). Om de situatie te versimpelen is alleen naar de keuze voor elektrisch (hogere kosten) en minder kilometers (lagere kosten) gekeken. De keuze voor OV of fiets (vrijwel gelijke kosten) is niet meegenomen. Als slechts 5% van de ondernemingen/rechtspersonen voor de optie minder kilometers kan gaan en 95% voor de relatief dure optie elektrisch moet kiezen, geeft dit op basis van de helft van de 4.000 werkgevers (de helft die niet aan norm voldoet – factor 0,5) per auto € 648,- extra lasten op jaarbasis; dit is 5% van de totale kosten zakelijke per auto (€ 1.425,-). Bij het extreme derde scenario kan 95% voor een halvering van het aantal zakelijke kilometers kiezen en zijn de baten voor deze 100+ werkgevers € 641,-. Bij een 50-50 verdeling houden baten en lasten elkaar vrijwel in evenwicht.,

⁶ Presentatie Handelingsperspectieven voor Klimaatakkoord; Revnext 9 december 2019

⁷ <https://www.treinonderweg.nl/wat-kost-de-trein.html>

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Factor voor werkgevers die de niet aan de norm voldoen (50% 100+ werkneme	0,5	0,5	0,5
uitgangskosten zakelijke mobiliteit per werkgever (15.000km/ € 0,19)	€ 2.850	€ 2.850	€ 2.850
Kosten zakelijke mobiliteit uitgangssituatie (per auto)	€ 1.425	€ 1.425	€ 1.425
Gedeelte werkgevers dat kiest voor 50% minder kilometers	5%	50%	95%
Nalevingsbaten per auto	€ 36	€ 356	€ 677
Gedeelte werkgevers dat kiest voor 50% meer elektrisch (zonder subsidie)	95%	50%	5%
Nalevingskosten per auto (€120,- extra per maand, geen subsidie)	-€ 684	-€ 360	-€ 36
Verschil	-€ 648	-€ 4	€ 641
Uitgangspunten:			
- Elektrisch - B-klasse, geen subsidie			
- Een zakelijke auto 15.000 zakelijke kilometers op jaarbasis			
- € 0,19 vergoeding per kilometer			
- prijsnadeel elektrisch €120 per maand			

Figuur 2: Drie scenario's om nalevingskosten en -baten te bepalen zakelijke mobiliteit per auto (elektrisch zonder benzine)

De opstelling in figuur 2 is basaal van opzet en gaat alleen in op de totalen. Ook als een scenario voor de groep ondernemingen/rechtspersonen als geheel positief uitvalt, kunnen individuele ondernemingen/rechtspersonen voor extra kosten komen te staan.

Resumerend

De regels zullen ongeveer de helft van de betrokken ondernemingen en rechtspersonen dwingen om aanpassingen aan te brengen in de wijze waarop ze met zakelijke mobiliteit omgaan. De regels laten de onderneming/rechtspersoon geheel vrij in de wijze waarop dat voor zijn organisatie het beste kan werken. Veel van de aanpassingen zullen leiden tot een structureel lager kostenniveau (minder dure autokilometers). In enkele gevallen zal dat echter niet zo kunnen zijn en is een werkgever gedwongen te kiezen voor elektrisch rijden om aan de norm te voldoen. Als hij dan ook moet kiezen voor het aanbieden van duurzamere voorzieningen (wagenpark met elektrisch), kan hij voor hogere kosten komen te staan, zeker als hij moet kiezen voor het goedkope segment en hij geen gebruik kan maken van de SEPP (betreft een op=op regeling). Er is dan nog niet gekeken naar de mogelijkheid om deze kosten regulier af te schrijven binnen de vier jaar. (Het aanpassen van een leasevloot brengt deze problemen niet met zich mee, maar kan tot een hoger kostenniveau leiden.)

De kosten en baten van de regeling hangen sterk samen met de keuzes die ondernemingen/rechtspersonen (al dan niet gedwongen) maken. Omdat hier op dit moment geen precieze berekeningen voor zijn te maken, zijn drie scenario's doorgerekend. Deze laten alleen bij een extreme keuze voor elektrisch rijden hogere lasten voor de ondernemingen/rechtspersonen als geheel zien.

Jaarlijks zal op basis van de gerapporteerde gegevens en de terugmelding van het bevoegd gezag de vinger aan de pols worden gehouden. In 2026, bij de evaluatie, zal het kostenaspect nogmaals kritisch worden beschouwd.

Tabel 13 – Kwalitatieve inschatting van effecten op kosten voor werkgevers en werknemers

Maatregel	Businesscase werkgever	Gewin medewerker bij gewenst gedrag	Toelichting
Verhuizen naar OV-locatie			In combinatie met meer thuiswerken zijn grote besparingen mogelijk (Essent 58%)
Fiets van de zaak			Alleen administratieve kosten voor werkgever
Km-vergoeding fiets			Kostenbesparing door bespaarde autokosten en lager ziekteverzuim.
Parkeerbeleid korte (en lange) woon-werkafstand			Rendabel: Een jaarabonnement OV 2e klas tot 15 km kost ongeveer evenveel als een dure maaiveld parkeerplaats. Een gebouwde parkeervoorziening is nog veel duurder.
Mobiliteitskaart bij auto van de zaak			De kern is: reistijd wordt werktijd. Een OV-kilometer is altijd goedkoper dan een auto-kilometer.
OV vrij voor medewerkers zonder auto van de zaak			Verstrekking aan alle medewerkers kan kostbaar zijn. Maar in combinatie met beperken parkeerkosten en verlagen woon-werk-vergoeding kan het kostentechnisch positief uitpakken. Netto kosten/baten verschilt per werkgever.
Nieuwe medewerkers alleen OV			Leidt tot minder auto's van de zaak en daarmee tot lagere kosten.
Mobiliteitsbudget			Leidt tot minder auto's van de zaak en daarmee tot lagere kosten. Werknemers kunnen er netto geld aan overhouden.
Gedragscampagne			Relatief beperkte kosten.
Brandstofbudget			Voordelig voor werkgevers en vanwege het delen van de besparing via de bonus ook voor werknemers.
Verlagen woon-werk-vergoeding auto			Deze kostenverlaging voor werkgevers betekent zonder compensatie met een andere maatregel een verslechtering voor werknemers
Thuiswerken en kantoordelen			Kosten van thuiswerkfaciliteiten zijn lager dan reiskosten. Biedt werknemers flexibiliteit.
Alleen parkeren met lage CO2-uitsoot			
Schonere auto's van de zaak			Op dit moment is een elektrische auto meestal nog duurder voor de werkgever, maar door lagere bijtelling voordelig voor de werknemer.
Korte afstand trein i.p.v. vliegtuig			
Minder vliegen > 500 km			Lager vlieggkosten zijn een directe kostendaling voor werkgevers.