



DIGITAAL INGEDIEND
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bunnik, 26 november 2020

Onze referentie: Normering Werkgebonden
Personenmobiliteit

Op 28 oktober (datum internetconsultatie) is het voornemen tot een wijziging van het Besluit activiteiten leefomgeving en het Omgevingsbesluit in verband met het beperken van emissies van kooldioxide door verkeer voorgelegd. Deze wijziging is een afspraak uit het Klimaatakkoord waarbij deze wijziging zich richt op een normerende regeling op zakelijke mobiliteit en woon-werkmobiliteit. De wetgeving zou naar verwachting op 1/1/2022 in moeten gaan.

Waarom deze regeling?

In 2019 is het Klimaatakkoord tot stand gekomen, als Nederlandse bijdrage aan het tegengaan van klimaatverandering. Werk gebonden personenmobiliteit bestaat uit twee deelactiviteiten, te weten woon-werk mobiliteit en zakelijke mobiliteit. Om de in het Klimaatakkoord genoemde CO₂-reductie van 1 Mton te bereiken, is het Rijk voornemens om vanaf 2022 een normering in te stellen voor werk gebonden personenmobiliteit, geldend voor werkgevers met meer dan 100 werknemers. Het ministerie wil uitvoering gaan geven aan deze afspraak door vergaande rapportageverplichtingen aan werkgevers op te leggen. Te weten:

- 1) een jaarlijkse rapportage / informatieplicht voor het vaststellen van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van zowel het woon-werkverkeer als het zakelijk verkeer;
- 2) een norm voor het zakelijke verkeer, een maximum aantal gram CO₂-uitstoot per zakelijk gereisde kilometer;
- 3) een norm voor het woon-werkverkeer vanaf 2026 (tenzij uit evaluatie blijkt dat deze niet nodig is omdat de klimaatdoelen voor 2030 al eenvoudig zijn te behalen).

Hiertoe wordt een norm vastgesteld voor een maximaal aantal gram CO₂-uitstoot per gereisde kilometer, in eerste instantie alleen vastgesteld voor 2026 (96 gr/km) voor zakelijke mobiliteit.

Wat vindt BOVAG van de regeling?

BOVAG is geen voorstander van deze vorm van normering. Met ondertekening van het Klimaatakkoord heeft BOVAG zich ook gecommitteerd aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Echter, de regeling die nu voorligt is, zal leiden tot een enorme administratieve lastendruk bij werkgevers. Daarom roept BOVAG op om volgtijdelijk te inventariseren / organiseren:

1. **COVID-19 impact.** Het is nog niet bekend wat het effect van COVID-19 is op het meer regulier worden van thuiswerken. Daar hoort een nieuw basispad bij voor de CO₂-uitstoot van de sector verkeer en vervoer tot en met 2030. Nader onderzoek of nodig is dat eisen worden gesteld aan de CO₂ uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit in het post-corona tijdperk. Afhankelijke van dit nieuwe basispad, is het onderhavige voorgenomen beleid mogelijk overbodig.
2. **MKB toets.** Wanneer blijkt dat beleid nodig is. Toets op uitvoerbaarheid en inspanning versus effect.
3. **Pilot.** Mits een regeling toch nodig blijkt, dan achten wij het raadzaam eerst de regeling te toetsen aan de huidige administratie bij ondernemers.
4. **Zelfregulering.** Vervolgens lijkt het ons zeer zinvol om de mogelijkheden van zelfregulering te verkennen. Zelfregulering draagt bij aan het beperken van de administratieve lasten enerzijds en de vergroten van de effectiviteit van de regeling anderzijds. In de mobiliteitssector zou dat kunnen met het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM). Dit geeft houvast voor benchmarks en verbeteringen daarnaast merken wij op dat met een zelfregulerende werking van de branche meer wordt bereikt met minder inspanning door daadwerkelijke aansluiting bij de bedrijfsactiviteiten en de daarmee gepaard gaande gedragsverandering door bijvoorbeeld sectorale benchmarking. Op die manier kan een goed beeld verkregen worden van de gevraagde inspanning ten opzichte van het te behalen effect.

Postadres:
Postbus 1100
3980 DC BUNNIK
Bezoekadres:
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

I www.bovag.nl

KvK 404091762
ING Bank NL22INGB0000273067



Zorgvuldigheid voor snelheid is ons devies.

Voor een nadere toelichting op onze inbreng zijn wij te allen tijde bereid om met u in overleg te treden. Hieronder hebben we onze op- en aanmerkingen gerubriceerd in de categorieën WERKGEVERSASPECT, ONDERNEMERSIMPACT en EFFECT VAN DE REGELING.

WERKGEVERSASPECT

Werk - privé

Bij het gebruik van de auto van de zaak stuit je op twee groepen: een groep die de auto enkel gebruikt voor zakelijke reizen en een groep die de auto gebruikt voor zowel zakelijke als privé reizen. De eerste groep heeft een registratieplicht. Gaan we van die tweede, veel grotere groep verwachten dat zij een administratie gaan bijhouden, inclusief split tussen privé, woon-werk en zakelijk verkeer? In praktijk is het nog ingewikkelder: ook voor de tweede groep geldt dat voor de loonheffing alleen privé km's moeten worden bijgehouden en er geen onderscheid is tussen woon-werk en zakelijke kilometers, terwijl voor deze beoogde regeling er een splitsing moet worden gemaakt tussen woon-werk en zakelijk verkeer. Met andere woorden, dan zou iedereen aan een administratieve lastenverplichting vastzitten.

Ander punt is dat zakelijk reizen niet alleen gebeurt met een auto die de werkgever ter beschikking heeft gesteld, maar ook met een eigen auto van de werknemer. Tot hoe ver reikt de invloed van de werkgever? Deze gaat niet zo ver dat hij iets te zeggen heeft over de privé-auto die de werknemer zelf aanschafft.

Kentering in arbeidsovereenkomsten

Daarnaast is er nu een belangrijke kentering zichtbaar; wordt er nu nog vanuit gegaan dat er in de arbeidsovereenkomsten een standplaats wordt benoemd, door de impact van COVID-19 wordt het steeds meer gemeengoed dat er vanuit huis wordt gewerkt en geen zgn. 'standplaats' wordt vermeld in het contract en daarmee ook geen vaste vergoedingen voor woon-werk meer worden gegeven maar een plaats-onafhankelijke vergoeding (ook wel een 'waar je werkt vergoeding' genoemd in de wandelgangen).

ONDERNEMERSIMPACT

MKB toets

Wij stellen vast dat er nog geen MKB toets heeft plaatsgevonden. Idealiter vindt deze MKB toets plaats na beoordeling van noodzakelijkheid van de regeling. MKB-ondernemers uit de zgn. impact groep kunnen dan in een vroegtijdig stadium toetsen of een regeling werkbaar en/of uitvoerbaar is, naast het afwegen van het effect versus de inspanning die er mee gemoeid is.

Administratieve lastendruk MKB

Deze regeling zal een behoorlijke impact hebben op de administratieve last voor werkgevers. Het lijkt ons daarom zinvol om op kleine schaal een pilot op te zetten. Op die manier kan een goed beeld verkregen worden van de gevraagde inspanning en de behaalde CO2-reductie. Een soort kosten-batenanalyse. In het beleidsdocument Integraal Afwegingskader lezen we dat de vragen/invulvelden in het digitaal systeem zoveel mogelijk aan zullen sluiten op bestaande bedrijfsadministraties. Waarbij de verwachting wordt uitgesproken dat werkgevers ongeveer 1 à 2 dagen nodig hebben om de gegevens voor de eerste rapportage aan te leveren. Dat lijkt ons een verwachting die je pas kunt uitspreken na afstemming van de regeling door middel van een MKB toets. Gevolgd door een pilot / testfase.

Zelfregulering

Als men – zoals gesuggereerd in het document 'Integraal Afwegingskader voor beleid en regelgeving' (IAK) – wil aansluiten bij huidige registratievormen om de administratieve lastendruk in toom te houden, dan zouden 'keurmerken' of instituten zoals het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM) hiervoor ook aangemerkt kunnen worden, zodat de gevraagde registratie daadwerkelijk aansluit bij de praktijk van de ondernemer / werkgever. Dit geeft voldoende aanleiding tot een benchmark om beter te presteren indien nodig.

Postadres:
Postbus 1100
3980 DC BUNNIK
Bezoekadres:
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

I www.bovag.nl

KvK 404091762
ING Bank NL22INGB0000273067



EFFECT VAN DE REGELING

Nog veel onduidelijkheid over definities

Die definities zouden al wel in de regeling mee moeten lopen wanneer deze voorgedragen wordt aan de Tweede Kamer. Maar ook hier geldt, zet eerst een deugdelijke, zorgvuldige pilot op voordat je überhaupt een regeling die niet compleet is en niet is getoetst naar de Tweede Kamer brengt. Daar is niemand bij gebaat.

Feitelijke CO2-uitstoot van een personenautokilometer

Welke waarde neem je voor de CO2-uitstoot van een personenautokilometer? NEDC, WLTP, normgetallen praktijkverbruik TNO/PBL, maak je onderscheid tussen stad/snelweg, hoe ga je om met medewerkers die aangeven zeer zuinig te rijden, etc.

Daadwerkelijke effect, mate van reductie CO2-uitstoot?

Het doel van de normerende regeling is om 1 Mton CO2-reductie te bewerkstelligen in 2030 ten opzichte van het eerste meetjaar, 2022. Is er al een berekening gemaakt van het effect van de Coronacrisis op CO2 mobiliteit? Het is zeer wel denkbaar dat het aantal werk gerelateerde kilometers en daarmee CO2-uitstoot sowieso al afneemt, omdat thuiswerken door de coronacrisis zoveel meer ingeburgerd raakt dan het ooit was. Gaat er gewerkt worden met een aangepast basispad ten opzichte van het basispad uit het Klimaatakkoord?

BOVAG denkt uiteraard graag mee.

Met vriendelijke groet,

Hannie Stappers
hanniestappers@bovag.nl
Manager Public Affairs
BOVAG

Postadres:
Postbus 1100
3980 DC BUNNIK
Bezoekadres:
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik

| www.bovag.nl

KvK 404091762
ING Bank NL22INGB0000273067