



PILOT

Publicatieversie

VARIABELE BIJTELLING OP PRIVÉKILOMETERS

Juni 2021 >

MANAGEMENTSAMENVATTING

In opdracht van de Mobiliteitsalliantie en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het effect van een variabele bijtelling onderzocht.

Variabele bijtelling is het betalen van belasting middels een bedrag per gereden privékilometer voor het gebruik van de auto van de zaak. Dit in plaats van de huidige systematiek die is gebaseerd op een vast percentage gerekend over de catalogusprijs van de auto.

DRIE ONDERZOEKSVRAGEN STONDEN CENTRAAL

- A** Welk effect heeft een variabele bijtelling op het privéreisgedrag van bestuurders, inclusief de eventuele substitutie naar andere modaliteiten?
- B** **Fiscaal leerdoel 1:** welke invloed heeft de variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van onder andere fraudebeheersing en fraudebestrijding?
- C** **Fiscaal leerdoel 2:** wat betekent de invoering van variabele bijtelling voor de belastinginkomsten, inclusief de mogelijke hoogte van de bijtelling per kilometer (prijselasticiteit)?

Er is in 2020 vijf maanden lang tot op detail bij 112 bestuurders gekeken naar reisgedrag en er zijn 16.983 ritten geanalyseerd. Om extra data te verzamelen en de gevonden gedragingen in de fysieke pilot te valideren, is er een groot aanvullend onderzoek gehouden onder zakelijke bestuurders die bijtelling betalen (n=1.535).

- A** Op basis van de uitkomsten van het onderzoek is ingeschat dat het aantal privékilometers met 15% daalt. Dit geeft een netto besparing van 67 miljoen kilogram CO₂. Er gaat 231 miljoen kilometer meer gefietst worden en er worden 93 miljoen extra kilometers gemaakt met het openbaar vervoer.
- B** Het werken met een ritregistratiesysteem in het geval van variabele bijtelling is onontbeerlijk. Het aantonen van een juiste ritregistratie middels een XAR-auditfile is veel zekerder dan de huidige 'vrije bewijsleer'. Daardoor wordt er door 13% van de bestuurders geen 'onbewuste' of 'deels bewuste' fouten meer gemaakt. De inschatting is dat er met dezelfde capaciteit en controledichtheid met deze methode het dubbele aantal controles uitgevoerd kan worden (+100%).
- C** **Er is gewerkt met twee scenario's**
 - » Het volledig overstappen naar een variabele bijtelling geeft een besparing van 1,2 miljard privékilometers met de auto van de zaak en tevens een potentiële bruto CO₂-winst van bijna 200 miljoen kilogram. De inkomsten uit bijtelling gaan in dit scenario met € 142 miljoen omhoog.
 - » Het vervangen van de 500km-regeling door een systeem van variabele bijtelling geeft een potentiële besparing van 116 miljoen kilogram CO₂. De inkomsten uit bijtelling gaan in dit scenario met € 327 miljoen omhoog.



In de berekeningen zijn zoveel mogelijk gelijke uitgangspunten gehanteerd, vergeleken met de huidige bijtelling. Als ijkpunt zijn de belastinginkomsten uit bijtelling van 2018 genomen.

Beide scenario's zien er kansrijk uit. Een significant verschil is de administratieve last voor het bijhouden van een ritregistratie. Bij het tweede scenario waarbij er sprake is van een vrijwillige keuze en een grote bestaande base met bestuurders die reeds een systeem in de auto heeft, zal de acceptatie groter zijn.

Er is veel data gevonden met kansrijke oplossingsrichtingen om te komen tot een variabele bijtelling met voordelen voor alle betrokken partijen. Dit verdient een verdere verdieping en voorgesteld wordt om een vervolgonderzoek in te richten.



INHOUDSOPGAVE

Managementsamenvatting	2
Inleiding	4
Achtergrond	5
1. Fase 1 Fysieke pilot	6
2. Fase 2 Validerend onderzoek	12
3. Onderzoeksvraag A	21
4. Onderzoeksvraag B	25
5. Onderzoeksvraag C	30
6. Conclusies	34
7. Toelichting	36
Bijlagen	37
Bijlage 1: Onderzoeksozet en verantwoording	37
Bijlage 2: Detailuitleg pilot	39
Bijlage 3: Bedrag per kilometer	41
Bijlage 4: Rapportage Pilot Deelnemer	43
Bijlage 5: Salarisstrook Pilot Deelnemer	43
Bijlage 6: Seizoenspatroon nader uitgewerkt	44
Bijlage 7: Validerende enquête wel bijtellen	45
Bijlage 8: Validerende enquête niet bijtellen	46
Bijlage 9: Opbouw XAR-auditfile	47
Bijlage 10: Opzet, proces en bevindingen XAR-analyse	47
Bijlage 11: Opzet Fraudekwadrant	49
Bijlage 12: Vragenlijst VZR	52

INLEIDING

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Mobiliteitsalliantie. De initiatiefnemer van het onderzoek is de Vereniging Zakelijke Rijders in samenwerking met Stichting Keurmerk Ritregistratiesystemen.

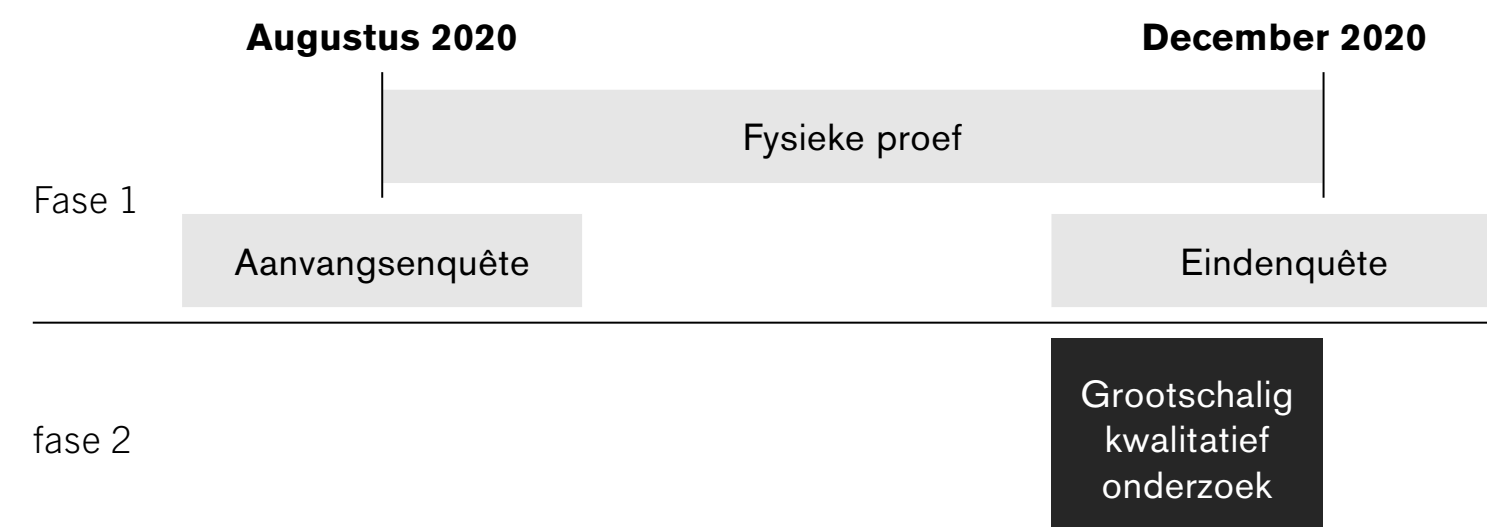
Onderzocht is het effect van een variabele bijtelling. Dus geen belasting over het privégebruik van de auto met een vast percentage, maar een belastbaar bedrag per gereden privékilometer.

DRIE ONDERZOEKSVRAGEN:

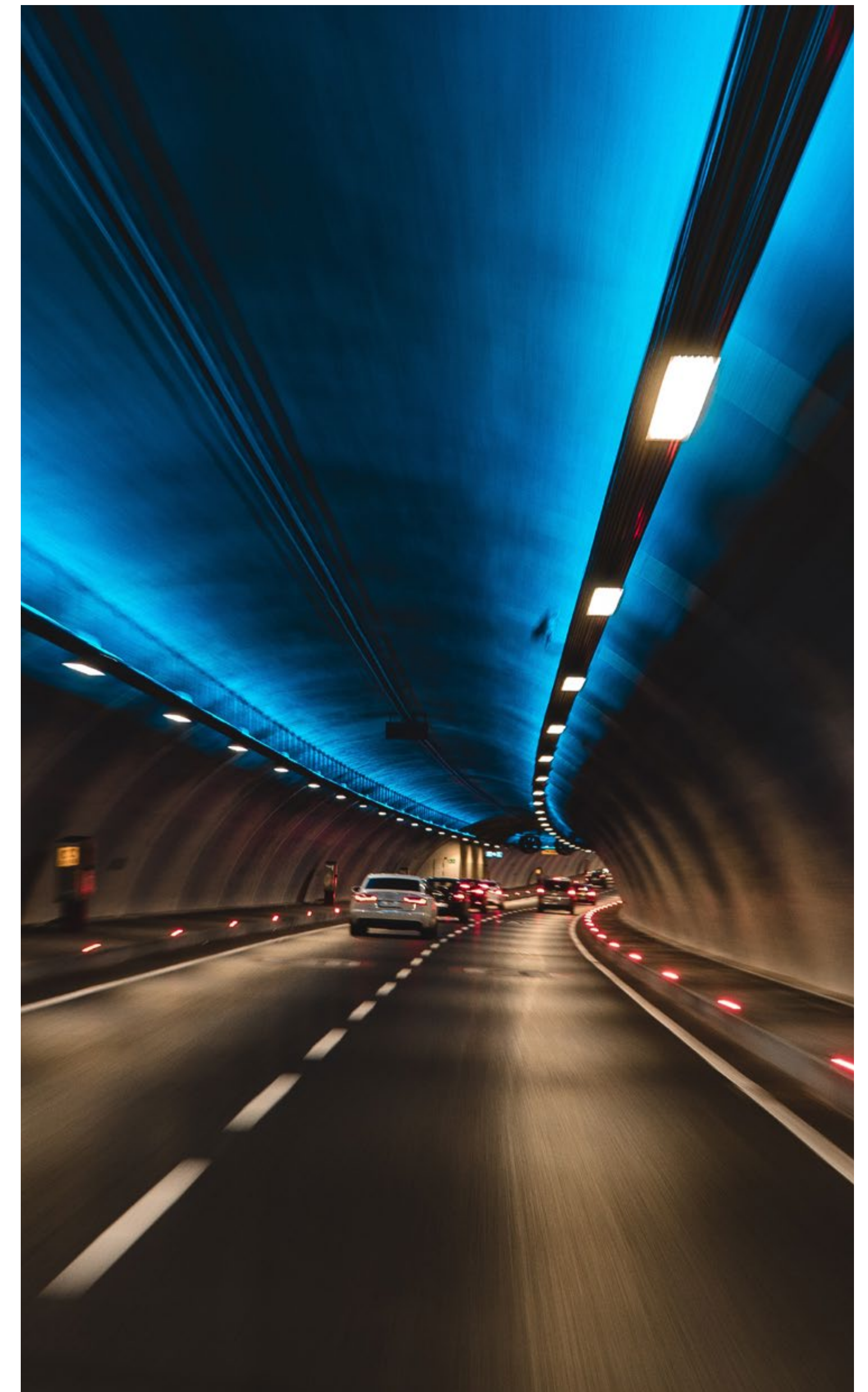
- A** Welk effect heeft een variabele bijtelling op het privéreisgedrag van bestuurders, inclusief de eventuele substitutie naar andere modaliteiten?
- B** **Fiscaal leerdoel 1:** welke invloed heeft de variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van onder andere fraudebeheersing en fraudebestrijding?
- C** **Fiscaal leerdoel 2:** wat betekent de invoering van variabele bijtelling voor de belastinginkomsten, inclusief de mogelijke hoogte van de bijtelling per kilometer (prijselasticiteit)?

In het onderzoek is gebruik gemaakt van een tweefasenaanpak. In de eerste fase is er een fysieke proef uitgevoerd, een pilot, onder ruim 100 zakelijke rijders die reeds gebruik maken van een digitaal ritregistratiesysteem. In de tweede fase heeft er een grootschalig kwalitatief onderzoek plaatsgevonden onder 1.535 respondenten, om de bevindingen uit de fysieke proef te toetsen, te valideren en aan te vullen. De onderzoeksopzet en verantwoording zijn beschreven in [> bijlage 1](#).

Het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen augustus en december 2020. Er is rekening gehouden met de effecten van COVID-19 en het thuis zijn en werken in deze periode. Dit heeft ons niet weerhouden van het kunnen onderzoeken van de variabele bijtelling.



Alle bedragen in dit onderzoek die relateren aan de bijtelling voor een bestuurder zijn netto bedragen. Als dit anders is, staat dit expliciet vermeld.





ACHTERGROND

Wij leven met elkaar in een fantastisch welvarend land. Een land waarin wij ons allemaal graag vrij kunnen bewegen. Mobiliteit geeft bewegingsvrijheid en draagt bij aan ons woon-, werk- en leefplezier en daarmee aan de kwaliteit van leven. Het is een fundamentele behoefte. Toegang tot mobiliteit is daarom een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Tegelijkertijd bewegen we ons heel veel routinematig, bijvoorbeeld in het dagelijkse woon-werkverkeer. We kiezen meestal voor hetzelfde vervoersmiddel en vertrekken allemaal rond hetzelfde tijdstip. Ook bedrijven en scholen draaien allemaal op ongeveer dezelfde klok. En dus zitten we elkaar – als het druk wordt – al snel in de weg. Als we wat flexibeler zouden kunnen zijn in ons reisgedrag, hebben we met elkaar meer ruimte en wordt het bovendien makkelijker om goederen en of personen van a naar b te verplaatsen. Maar om flexibel te kunnen zijn, hebben we een systeem nodig waarin dit mogelijk is; een systeem dat stimuleert en uitdaagt om flexibel te reizen.

Een bewustere en daarmee eerlijke afweging in het kiezen van de reis vraagt een transitie van vaste kosten naar variabele kosten. De Mobiliteitsalliantie kiest in principe voor een verandering van de (vele) vaste belastingen naar een variabel systeem met een vlakke kilometerprijs op de weg en voor experimenten met innovatieve (lokale spits) oplossingen om te komen tot een betere spreiding van de mobiliteitsvraag.

Zakelijke rijders rijden gemiddeld 33% van het aantal kilometers per jaar voor privédoeleinden. Zij betalen voor dit privégebruik een belasting die ‘bijtelling’ heet. Deze belasting is een vastgesteld percentage van 22% gerelateerd aan de consumentenprijs van de auto (kortingen op de bijtelling voor elektrische auto’s daargelaten). Deze belasting wordt maandelijks via de loonbelasting ingehouden. De hoeveelheid kilometers die privé gereden wordt heeft geen invloed op de bijtelling.

Dit onderzoek heeft als doel om vast te stellen of de invoering van een variabele bijtelling, een belasting per gereden privékilometer, effect heeft op het reisgedrag en zo ja, welk effect. De verwachting is dat men bewuster met het gebruik van de auto omgaat, en wellicht andere keuzes maakt als iedere privé gereden kilometer geld kost.

Eerdere politieke pogingen om vormen van betaald rijden in te voeren hebben vooralsnog onvoldoende impact gehad. Deze pilot en de opzet van variabele bijtelling is echter anders en niet vergelijkbaar.

Allereerst vertegenwoordigt de 22% bijtelling voor berijders die weinig privékilometers rijden een hoog bedrag per kilometer. Er ontstaan dus besparingskansen die de berijder zelf in handen heeft. Variabele bijtelling is dus een systeem van bewustwording en belonen in plaats van straffen. Een mogelijk significant verschil.

Verder zijn de bestaande ritregistratiesystemen de afgelopen jaren dusdanig verbeterd dat het bijhouden van ritten veel gemakkelijker plaats kan vinden. Om deze reden is de samenwerking gezocht met de Stichting Keurmerk Ritregistratiesystemen (SKRRS). SKRRS heeft een keurmerk met normen op het gebied van Privacy, Kwaliteit en Ritregistratie volgens het normenkader van de Belastingdienst.

Veel leesplezier!

1.1 UITLEG PILOT

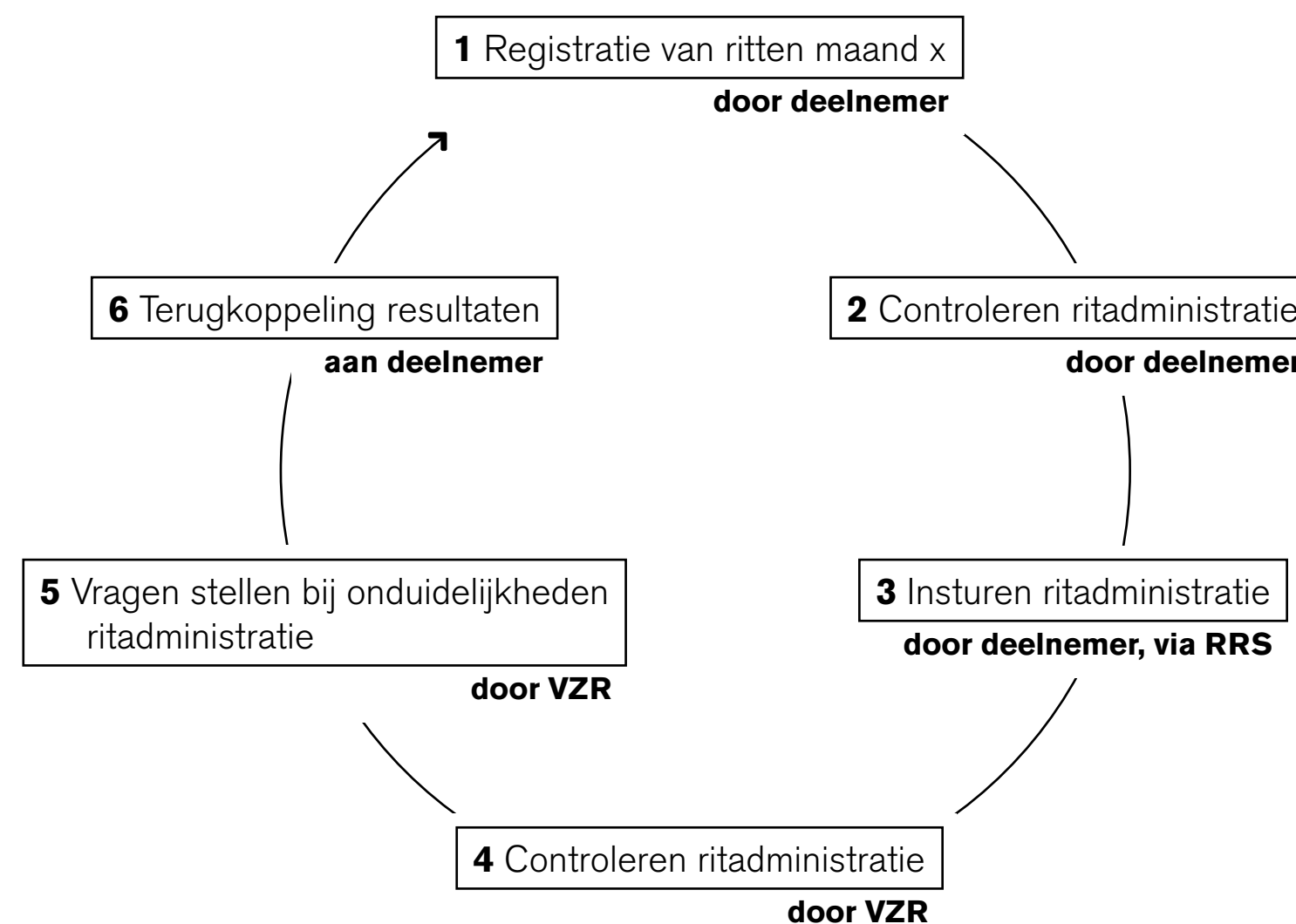
1.1.1 PERIODE

In de periode augustus tot en met december 2020 zijn de privékilometers van 112 zakelijk rijders gemeten. Er is gesimuleerd alsof zij variabele bijtelling betaalden voor deze privékilometers.

De start van de fysieke proef stond initieel gepland voor januari 2020. Doordat de werving van deelnemers nog niet was afgerond en de opkomst van COVID-19 onzekerheden gaf, is de aanvang van de proef uitgesteld. Op 1 augustus 2020 is de fysieke pilot van start gegaan. De detailuitleg over de opzet van de pilot vindt u in [bijlage 2](#).

1.1.2 SIMULATIE

Gedurende de pilot is gesimuleerd wat er zou gebeuren met het privégebruik van de zakelijke auto als een berijder niet langer een vast bedrag aan bijtelling betaalt, maar een bedrag per gereden privékilometer. Er is een situatie gesimuleerd alsof er wetgeving zou zijn die variabele bijtelling mogelijk maakt (gamification). Aan de hand van de ingeleverde ritregistratie kreeg men zowel een rapportage, een 'concept salarisstrook' en bij het rijden van 'minder' kilometers een financiële vergoeding. Het inleveren van de ritregistraties ging volgens onderstaand proces:



1.1.3 BIJTELLINGSBEDRAG PER GEREDEN PRIVÉKILOMETER

In de proef wordt gewerkt met een variabele bijtelling, waarbij de hoogte van de bijtelling is gebaseerd op het aantal privékilometers dat een deelnemer rijdt vermenigvuldigd met een bedrag per gereden privékilometer.

Het bruto bijtellingsbedrag per privékilometer in deze proef is berekend door de huidige bruto bijtelling per maand te delen door het normaantal van 1.000 privékilometers per maand. Een nadere uitwerking van de totstandkoming van dit aantal is terug te vinden in [bijlage 3](#).

1.1.4 INZICHTELIJK MAKEN VAN REISGEDRAG

Maandelijks heeft iedere deelnemer zijn reisgedrag met zijn zakelijke auto teruggekoppeld gekregen in de vorm van een maandrapportage. In de rapportage was terug te vinden hoeveel privékilometer de deelnemer in de betreffende maand had gereden, wat de huidige bijtelling was en wat de berekende variabele bijtelling in de simulatie zou zijn. Daarnaast werden de resultaten van de deelnemer afgezet tegenover het gemiddelde, de top 10% en de bottom 10% (zie [bijlage 4](#) voor een voorbeeld). Doel van deze rapportage was om de deelnemer inzicht te geven in zijn privé reisgedrag.

Bijtelling wordt bij werknemers in de praktijk verrekend met het salaris. Om de werkelijkheid zo goed mogelijk te benaderen, is een simulatie-salarisstrook ontwikkeld en iedere maand aan de deelnemer beschikbaar gesteld (zie [bijlage 5](#) voor een voorbeeld).

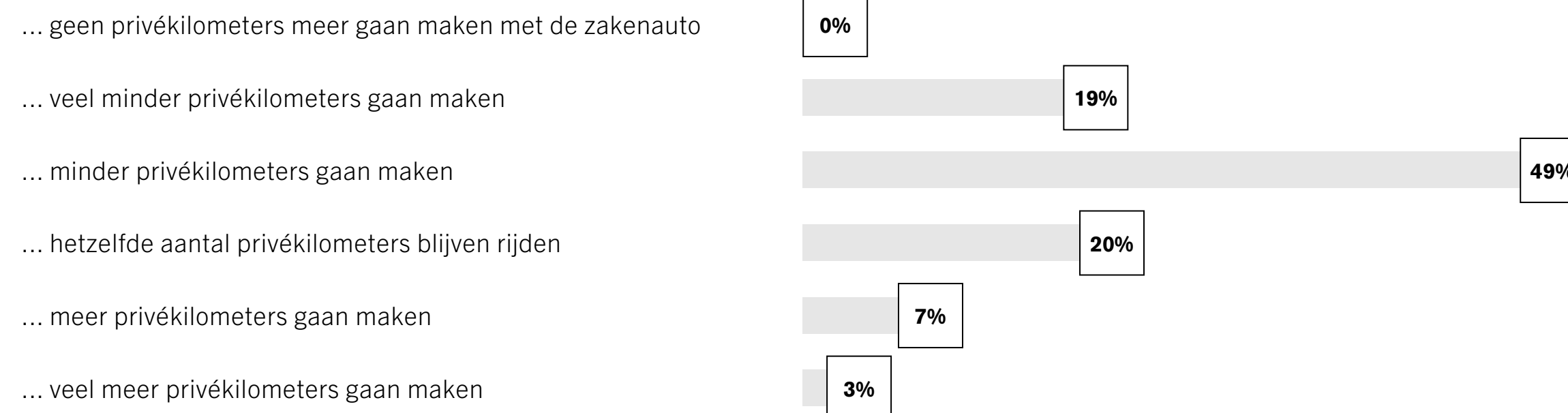
1.2 BEVINDINGEN

De verzamelde data van alle deelnemers aan de pilot geven een aantal belangrijke bevindingen. Deze bevindingen beschrijven we in de komende alinea's.

1.2.1 VERANDERING IN AANTAL PRIVÉKILOMETERS DOOR COVID-19

De pilot heeft in de COVID-19-periode plaatsgevonden. Wij hebben de deelnemers van de pilot gevraagd aan te geven hoeveel zij minder hebben gereden vanwege de COVID-19-situatie.

In hoeverre heeft COVID-19 invloed gehad op jouw privéreisgedrag met je zakelijke auto? Ik ben...



Uit de achterliggende data blijkt dat de totale groep gemiddeld 14% minder is gaan rijden in de gemeten periode vanwege COVID-19. Bij vragen waar dit van toepassing is, is deze 14% correctiefactor toegepast. Daar waar dit het geval is, staat dit duidelijk vermeld. In alle andere gevallen, als het niet relevant is voor het onderzoek, is dit achterwege gelaten.

1.2.2 UITGEKEERDE VERGOEDING

De deelnemers die minder dan 1.000 kilometer per maand reden tijdens de pilot kregen een vergoeding. In de volgende tabel is weergegeven hoe de financiële beloning over de deelnemersgroep is verdeeld gedurende de pilot. Hierbij is rekening gehouden met alleen die deelnemers die iedere maand de ritadministratie op tijd en volledig hebben ingestuurd.

Aantal maanden dat een deelnemer vergoeding heeft gekregen	Percentage deelnemers	Gemiddeld bedrag per maand per deelnemer	Gemiddeld bedrag totaal per deelnemer
0 mnd uitkering	10%	€ 0,00	€ 0,00
1 mnd uitkering	5%	€ 7,14	€ 7,14
2 mnd uitkering	5%	€ 7,40	€ 14,80
3 mnd uitkering	17%	€ 9,39	€ 28,16
4 mnd uitkering	23%	€ 14,14	€ 56,58
5 mnd uitkering	40%	€ 20,01	€ 100,05
<i>n</i> = 106	100%	€ 13,53	€ 58,64

In totaal heeft 90% van de deelnemers ten minste één maand een financiële beloning ontvangen. 80% van de deelnemers heeft zelfs drie tot vijf maanden een financiële beloning ontvangen.

De deelnemer die de meeste beloning heeft ontvangen, heeft vijf maanden op rij minder dan 1.000 privékilometers gereden resulterende in een financiële beloning van totaal € 164,76. 10% van de deelnemers heeft geen financiële beloning ontvangen.

1.2.3 FINANCIËLE GEVOLGEN VAN VARIABELE BIJTELLING

De pilotdeelnemers hebben gedurende vijf maanden laten zien hoeveel kilometer zij privé hebben gereden. Dit varieerde tussen de 38 en 2.506 kilometer per maand (tussen de 456 en 30.072 privékilometers per jaar). In de volgende tabel staat de verdeling over de kilometers.

Privékilometers per jaar		%
Bandbreedte:		
28.000	31.500	2%
24.500	28.000	5%
21.000	24.500	7%
17.500	21.000	7%
14.000	17.500	11%
10.500	14.000	13%
7.000	10.500	22%
3.500	7.000	24%
0	3.500	9%

N=106

Voor het berekenen van de variabele bijtelling is in de simulatie uitgegaan van 1.000 privékilometers per maand. 64% van de deelnemers reed gemiddeld minder dan 1.000 privékilometers per maand en 36% reed gemiddeld meer dan 1.000 privékilometers per maand.

Wanneer we de, door de pilotgroep gerealiseerde, variabele bijtelling vergelijken met de huidige bijtelling, zien we het volgende:

Variabele bijtelling versus huidige systematiek (inclusief COVID-19-correctie)

Netto per maand (in euro's):

meer dan 150 besparing op bijtelling	10%
tussen 100 en 150 besparing	8%
binnen 100 meer of minder	69%
tussen 100 en 150 extra bijtelling	7%
meer dan 150 extra kosten	6%
	100%

69% van de rijders betaalt in een systeem van variabele bijtelling maximaal € 100,- meer of minder bijtelling per maand. Er zijn echter extreme afwijkingen in het voordeel en nadeel. Deze hebben wij hieronder als voorbeeld verder uitgelicht.

GROOTSTE VOORDEEL

Een rijder met een Volkswagen Touran heeft normaal met 22% bijtelling een netto bijtelling van € 431,92 per maand. Deze rijder rijdt in de pilot gemiddeld 52 privékilometers per maand (624 km per jaar). In een systeem van variabele bijtelling zou deze rijder € 22,50 per maand betaald hebben.

GROOTSTE NADEEL

Een rijder van een Renault Espace rijdt met de auto van de zaak gedurende de pilot 1.900 privékilometers per maand (22.800 privékilometers per jaar). Met variabele bijtelling zou deze rijder € 987,77 per maand betaald hebben. In het huidige systeem betaalt deze rijder netto € 519,86 aan bijtelling

Het merendeel van de deelnemers zal met een variabele bijtelling tot € 100,- meer of minder betalen, ten opzichte van de huidige 22% bijtelling. De systematiek geeft in de kern dus geen grote verschuivingen. Het grootste effect is het aantal privékilometers dat iemand rijdt met de auto van de zaak en dit heeft de rijder zelf in de hand.

1.2.4 SIGNIFICANTE VERSCHILLEN IN PRIVÉKILOMETERS

Een aantal kenmerken van de deelnemende rijders is getoetst in relatie tot het aantal privékilometers per jaar.

1.2.4.1 AANTAL PERSONEN IN HET HUISHOUDEN

Personen in huishouden	Privékilometers per jaar	Privékilometers Afwijking in %
1	10.631	+4%
2	7.262	-29%
3 of 4	11.466	+12%
>4	11.672	+14%
Gemiddeld:	10.258	

Uit de data blijkt dat hoe groter het huishouden is, hoe meer er privé met de auto van de zaak gereden wordt. Een uitzondering is het eenpersoonshuishouden. Deze zakelijke rijders rijden meer dan de zakelijke rijders die in een tweepersoonshuishouden leven.

1.2.4.2 SALARIS

Salaris	Privékilometers Per jaar	Privékilometers Afwijking in %
< 40.000	9.755	-17%
40.000 – 60.000	10.116	-14%
60.000 – 80.000	11.927	+2%
80.000-100.000	12.185	+4%
> 100.000	14.563	+24%
Gemiddeld:	11.709	

Wij constateren een significant verschil op het gebied van salaris. Hoe hoger het bruto salaris, hoe meer er privé gereden wordt met de auto van de zaak.

1.2.4.3 LOCATIE

Soort Locatie	Privékilometers Per jaar	Privékilometers Afwijking in %
Druk	10.684	+2%
Platteland	9.895	-5%
Rustig	10.740	+3%
Gemiddeld:	10.440	

De soort woonlocatie van de pilotdeelnemers blijkt niet significant te verschillen voor het aantal gereden privékilometers.

CONCLUSIE

Het gebruik van de zakelijke auto in privésituaties neemt toe naarmate de gezinssamenstelling groter is en het inkomen hoger. De locatie waar men woont maakt geen significant verschil.

1.2.5 PRIVÉKILOMETERS STABIEL ONDER BRANDSTOFSOORT

Er is onderzocht of er significante afwijkingen zijn op het rijden van privékilometers naar soort auto, brandstofsoort etc.. De eerste opvallende conclusie is dat het aantal gereden privékilometers ongeacht de brandstofsoort stabiel is.

	Privé	Afwijking in %	Zakelijk	Afwijking in %
Benzine	886	0%	788	-30%
Diesel	799	-9%	2.118	+88%
Elektrisch	970	+10%	512	-55%
Gemiddeld	882		1.129	

Ongeacht de brandstofsoort rijdt men gemiddeld 882 kilometer privé per maand met een afwijking van -9 en +10%. Bij de zakelijke kilometers is dit verschil veel groter. De auto's met een dieselmotor rijden het viervoudige van een elektrische auto.

CONCLUSIE

Het aantal privékilometers is bij iedere brandstofsoort vrijwel gelijk.

1.2.6 SEIZOENSPATROON IN PRIVÉKILOMETERS

De eerste pilotmaand, de vakantie maand augustus, is de maand waarin de meeste privékilometers werden gereden.

	Privé	Afwijking	Zakelijk	Afwijking	Totaal
Augustus	1.222	+39%	1.107	-2%	2.329
Totaal	882		1.129		2.011

In de maand augustus is er 2% minder zakelijke kilometers gereden ten opzichte van het gemiddelde en 39% meer privékilometers. Augustus is ook de enige maand waarbij er met de auto van de zaak meer privé wordt gereden dan zakelijk.

De variabele bijtelling pakt in deze maand voor de gemiddelde berijder die meedoet aan de test negatief uit. Dit wil zeggen: vergeleken met de bestaande fixed fee bijtelling, van meestal 22%, betaalt de gemiddelde berijder € 69,- meer bijtelling. Dit terwijl over de hele periode de gemiddelde berijder € 20,- per maand bespaart.

Ook in december zagen we een hoger privékilometrage dan gemiddeld. De rest van de maanden is dit niet het geval. In [bijlage 6](#) zijn de effecten van een vakantie maand op de variabele bijtelling verder uitgewerkt.

CONCLUSIE

Er is sprake van een duidelijk seizoenspatroon bij het rijden van privékilometers. Dit heeft effect op het maandelijkse bijtellingsbedrag en zeer waarschijnlijk op keuzes die berijders maken om al dan niet met de auto van de zaak op vakantie te gaan.

1.2.7 GEMIDDELDE KILOMETRAGE PER PRIVÉRIT

In de pilot is gemeten hoeveel privékilometer en hoeveel privéritten er per maand gereden worden. Dit wordt weergegeven in de volgende tabel.

	Privé km.	Aantal ritten	Km per rit
Augustus	1222	75	16
September	936	67	14
Oktober	848	71	12
November	647	66	10
December	759	67	11
Gemiddeld	882	69	13

Gemiddeld worden er per maand 882 privékilometers gemaakt. Deze 882 kilometer is verdeeld over gemiddeld 69 ritten. Gemiddeld rijdt men dus 13 kilometer per privérit. Sommige leveranciers van ritregistratiesystemen noteren aaneengesloten ritten als één rit. In de praktijk is het aantal kilometers per rit dus nog minder dan 13 kilometer. Deze afstand is belangrijk voor de keuze van alternatieven. Zo zal de fiets als vervanger van de auto afhankelijk zijn van de af te leggen afstand.

CONCLUSIE

Met gemiddeld 13 kilometer per privérit kan vastgesteld worden dat er substitutiemogelijkheden zijn voor vervoer met een lagere range/tijd-verhouding zoals bijvoorbeeld de fiets.

1.2.8 AFNAME PRIVÉKILOMETERS PER DEELNEMER

De patronen van de privéritten per maand zijn per deelnemer bekeken. Ook is rekening gehouden met seizoenspatronen als vakantie. Er is niet eenduidig vast te stellen of en welk effect de gamification heeft gehad op het gedrag van de deelnemers. Oftewel, wij hebben geen aantoonbare significante gedragswijziging kunnen vaststellen die toe te schrijven is aan de beloning uit de pilot. De duur van de pilot is te kort en de beloningsbedragen zijn onvoldoende. Een echte simulatie is nodig om dit verder te kunnen onderzoeken.

CONCLUSIE

De gamification heeft geen aantoonbaar effect gehad op het gedrag inzake het maken van minder privékilometers.

1.3 DEELNAME AAN DE PILOT

Deze pilot is op een zo realistisch mogelijke manier uitgevoerd. Van belang is om te meten of deze pilot is aangeslagen bij de doelgroep. De pilotdeelnemers zijn zowel aan het begin als aan het eind van de pilot geënquêteerd (>95% respons).

1.3.1 BETROKKENHEID BIJ PILOT

Stellingen over de pilot.

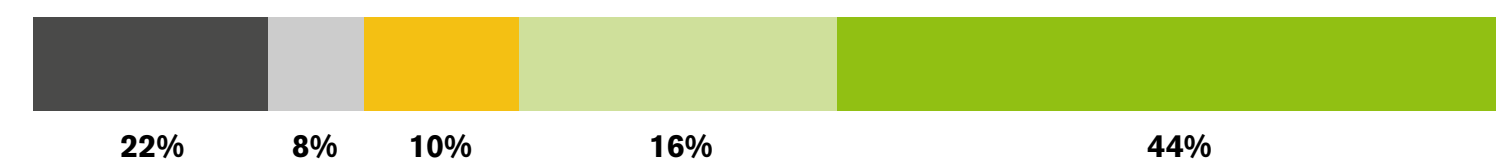
Ik heb alle communicatie gelezen over de pilot die ik toegezonden heb gekregen



Ik heb de filmpjes gezien die mij toegestuurd werden



Ik heb gekeken of ik een financiële beloning heb ontvangen op mijn rekening



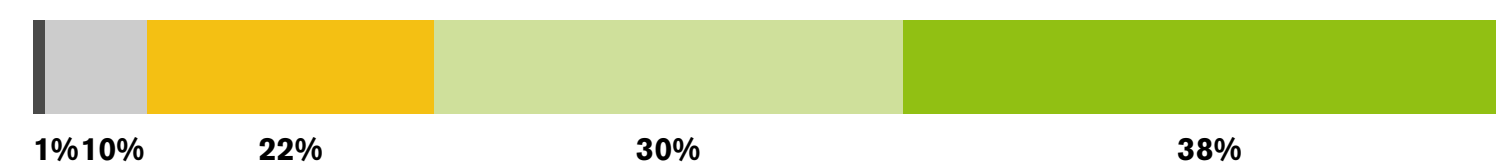
Ik heb de rapportages over mijn reisgedrag bekeken



Ik heb de concept salarisstrook bekeken



Ik voelde mij betrokken en heb het gevoel gehad echt mee te doen aan de pilot

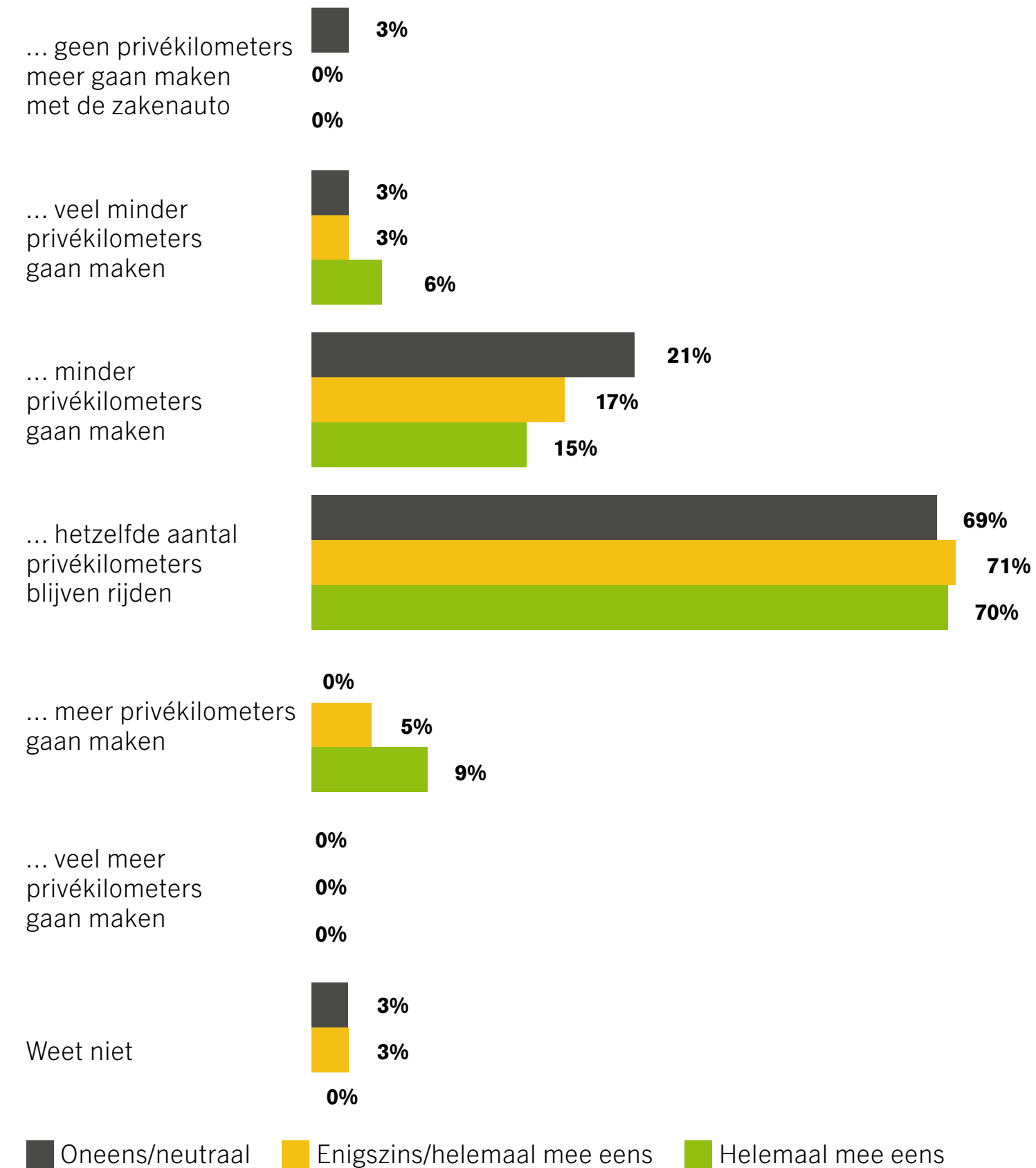


■ Oneens/neutral ■ Enigszins/helemaal mee eens ■ Helemaal mee eens

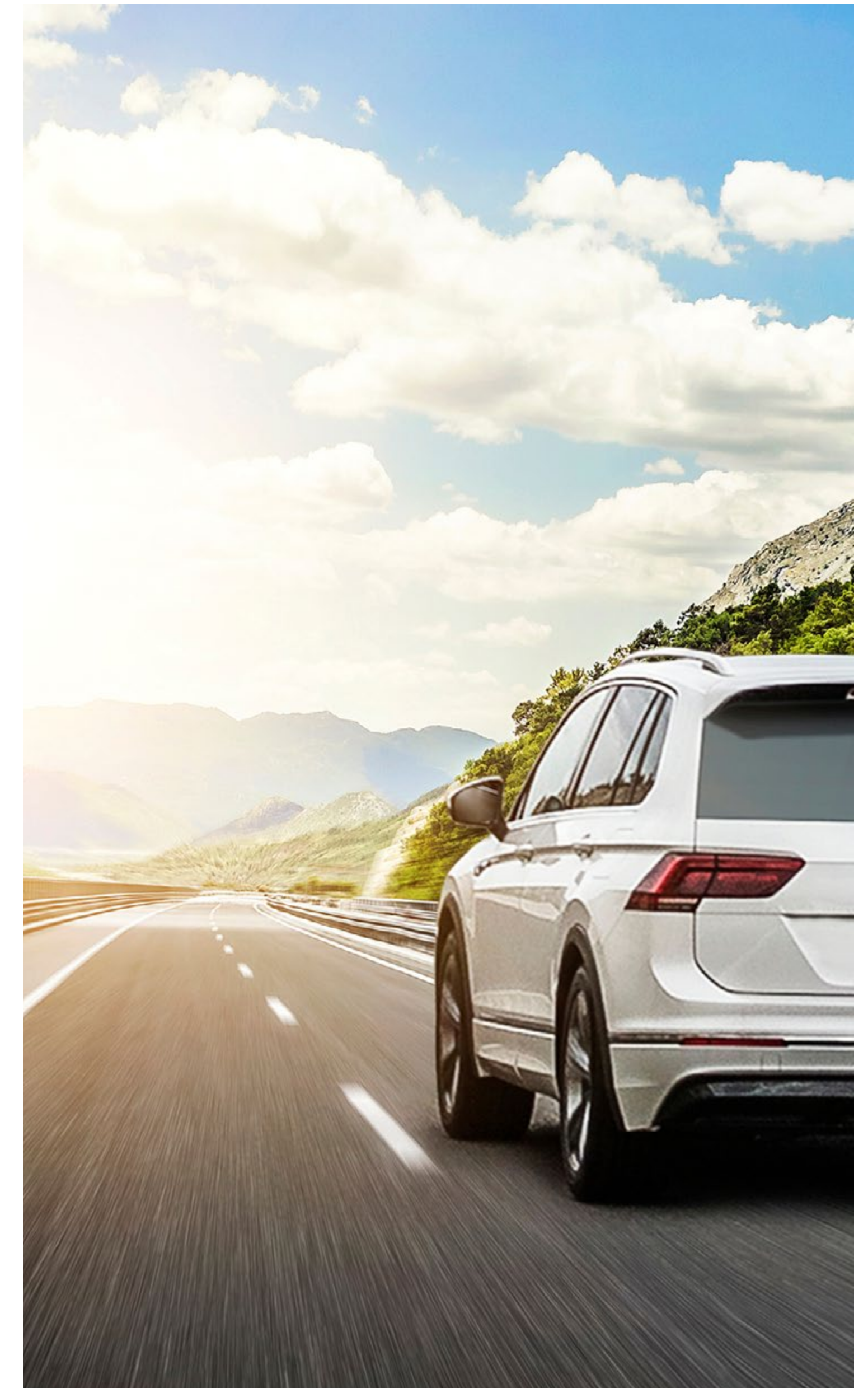
Er kan geconcludeerd worden dat 68% van de deelnemers een redelijke betrokkenheid heeft gehad bij de pilot. Rond de 40% was volledig betrokken bij de uitvoering van de pilot.

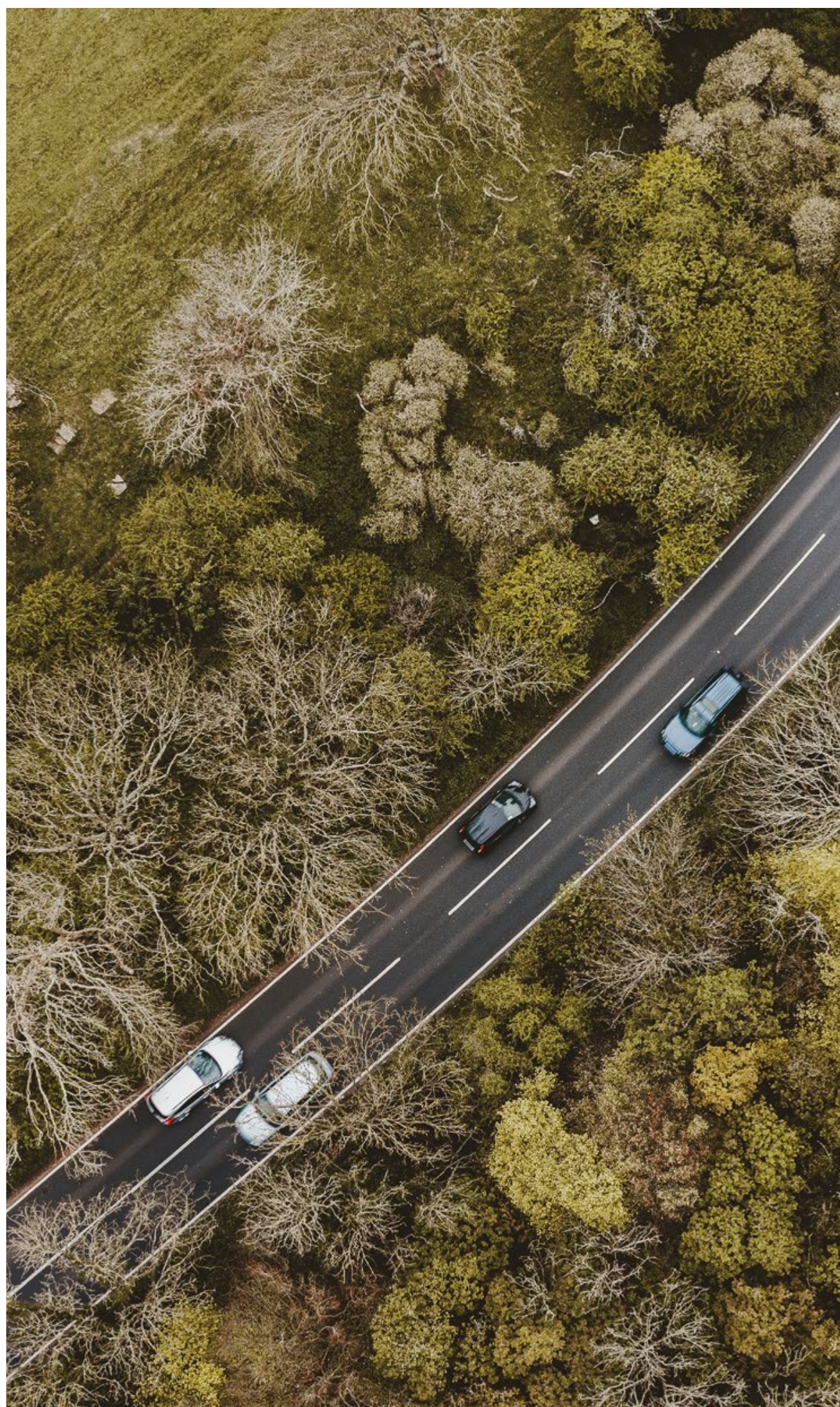
De betrokkenheid bij de pilot is vergeleken met het aantal gereden privékilometers over de maanden heen van de verschillende rijders. De resultaten staan in onderstaande grafiek.

Invloed privékilometers pilot naar het gevoel dat deelnemers betrokken waren.



Er is geen significant verschil waarneembaar. Oftewel, de mate van betrokkenheid bij de pilot heeft geen verschil gemaakt in het verloop van het aantal gereden privékilometers.

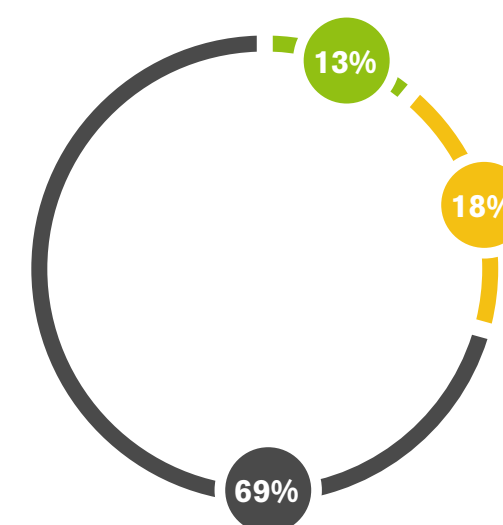




1.3.2 GEDRAG INZAKE HET BEWUST ZIJN VAN HET MAKEN VAN PRIVÉKILOMETERS

Welke situatie met betrekking tot de pilot is voor jou van toepassing?

- Ik ben vanaf het begin bewust gaan letten op mijn privékilometers; **13%**.
- Ik ben gedurende de pilot gaan letten op mijn privékilometers; **18%**
- Ik heb niet echt gelet op mijn privékilometers gedurende de pilotperiode; **69%**

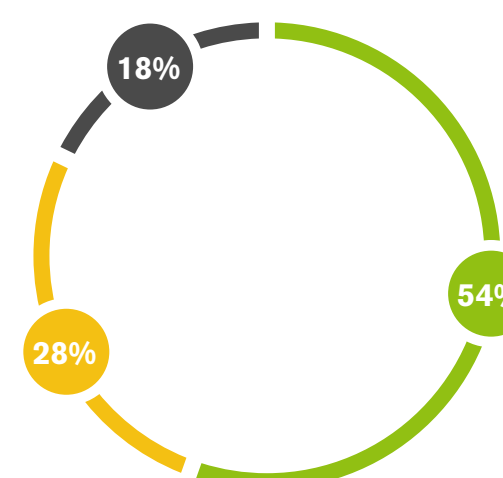


13% van de deelnemers is vanaf het begin echt gaan letten op de privékilometers. Bijna 70% heeft dit echter niet echt gedaan.

1.3.3 WAS DEZE VORM VAN PILOTEN REALISTISCH GENOEG

Welk van de stellingen is voor jou van toepassing?

- De pilot was voor mij helder en realistisch; **54%**
- De pilot was voor mij indicatief. In een echte situatie waarbij sprake is van variabele bijtelling zou ik anders reageren; **28%**
- De pilot was voor mij niet realistisch genoeg; **18%**



54% van de pilotdeelnemers geeft aan dat de pilot helder en realistisch was. 28% geeft aan dat het indicatief werkte, maar dat er een nog andere reactie zou zijn in een echte situatie. Voor 18% van de deelnemers was de pilot niet realistisch genoeg.

CONCLUSIE

De opzet van de pilot met het inleveren van de ritadministratie, de beloning bij minder kilometers en de bijbehorende communicatie, heeft in 68% van de gevallen een goede betrokkenheid opgeleverd van de deelnemers. Echter, bijna 70% heeft niet gelet op de privékilometers en 28% van de deelnemers geeft aan in een echte situatie anders te zullen reageren.

1.4 OVERALL CONCLUSIE

In opzet en vorm is de pilot geslaagd, er is vijf maanden lang tot op detail bij 112 berijders gekeken naar reisgedrag. Dit heeft een schat aan informatie opgeleverd. Van praktijksituaties met betrekking tot de systemen tot het analyseren van de ritten in de XAR-auditfiles. Van eigenschappen en gedragingen tot voorbeelden hoe een variabele bijtelling in de praktijk uitpakt voor een berijder. Wat we niet hebben kunnen vaststellen is de concrete gedragsverandering. Hiervoor was de praktijktest te beperkt. Een daadwerkelijke simulatie waarbij er daadwerkelijk bijtelling afgerekend wordt per kilometer is nodig om dit nader te onderzoeken.

2. FASE 2 | VALIDEREND ONDERZOEK

Om extra data te verzamelen en de gevonden gedragingen in de fysieke pilot te valideren, is er een groot onderzoek gehouden onder zakelijke rijders.

Tussen 30 november en 31 december 2020 is er een enquête uitgestuurd door onderzoeksbureau VMS | Insight. In totaal zijn er 16.000 zakelijke rijders uitgenodigd te reageren. 1.841 berijders hebben de enquête ingestuurd. Van deze zakelijke rijders waren er 306 die geen bijtelling betalen. De uitkomsten van deze laatste groep wordt afzonderlijk gerapporteerd.

2.1 VALIDEREND ONDER ZAKELIJKE RIJDERS

In totaal zijn er 16.000 zakelijke rijders uitgenodigd te reageren. 1.841 berijders hebben de enquête ingestuurd. 1.535 daarvan betalen bijtelling. De belangrijkste resultaten staan in dit hoofdstuk. De volledige uitkomst van de enquête vindt u in [bijlage 6](#).

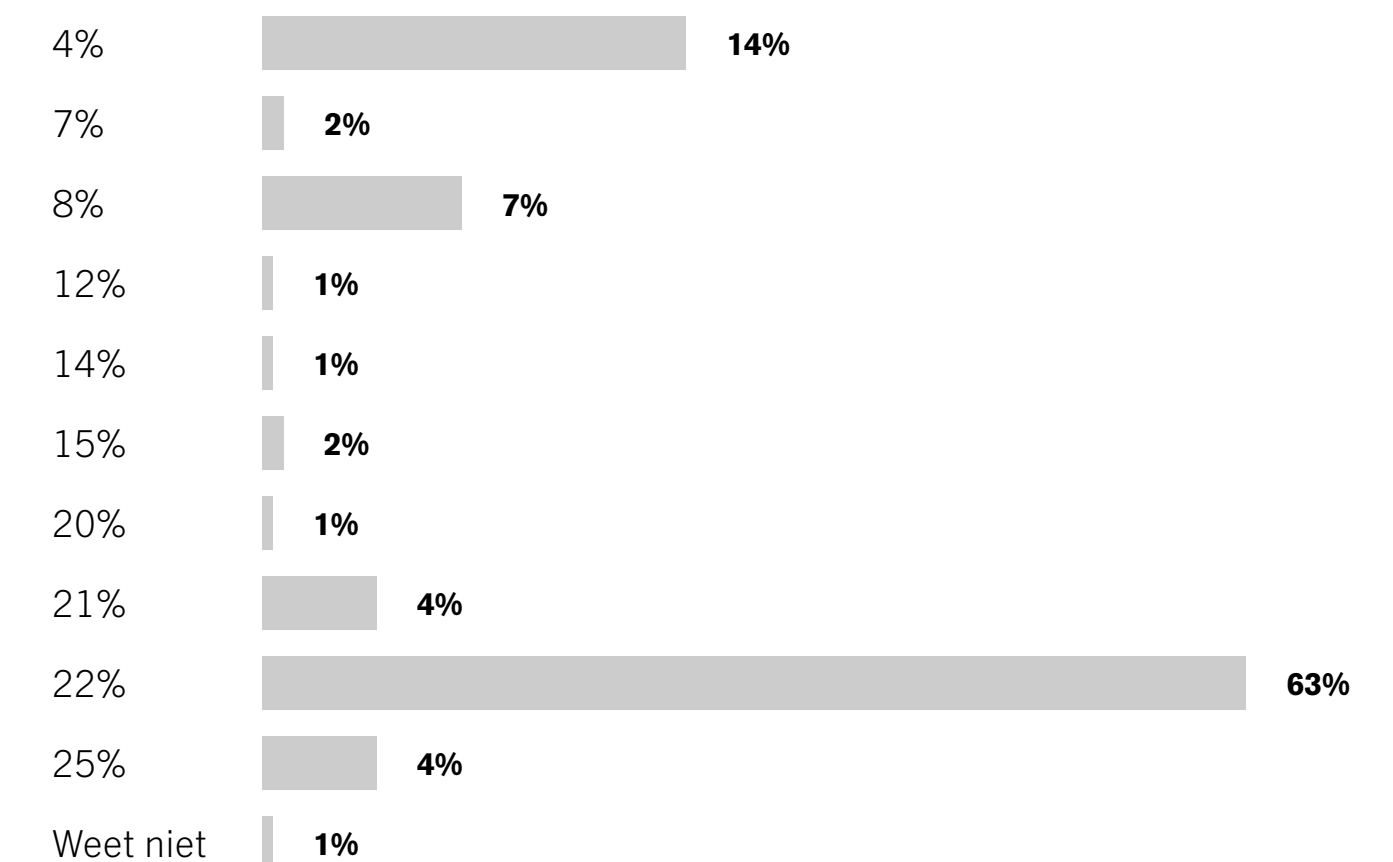
2.1.1 ALGEMENE GEGEVENS VAN ZAKELIJKE RIJDERS

De gemiddelde zakelijke rijder is 49 jaar, woont in een huishouden met 3,2 personen en verdient € 78.500,- bruto per jaar (€ 6.000,- per maand). De meeste zakelijke rijders zijn man en 56% woont in een rustig stedelijk gebied aan de rand van de stad of in een groot dorp. Voor de zakelijke ritten wordt in 93% van de gevallen de zakenauto gebruikt. In 7% van de gevallen is dit een andere vervoersvorm. 74% van de berijders geeft aan de zakenauto ook echt nodig te hebben om het werk te kunnen uitvoeren. De gemiddelde cataloguswaarde van de zakenauto is € 45.000,- en in 79% van de gevallen betreft het een leaseauto. 90% van de auto's is vijf jaar of jonger.

2.1.2 BIJTELLINGSCATEGORIEËN

Tegenwoordig zijn er maar twee bijtellingscategorieën, echter, de auto behoudt de bijtelling voor 60 maanden. Daarom zijn er veel berijders die een verschillende hoogte aan bijtelling betalen.

Bijtellingscategorie



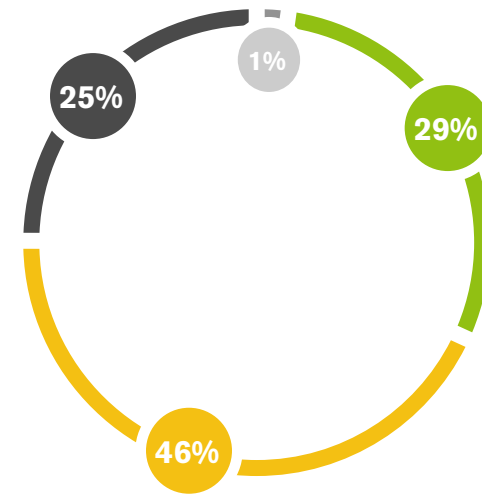
De meeste zakelijke rijders, 63%, betalen 22% bijtelling, het standaardtarief. Iets meer dan 20% van de berijders betaalt nog een 'oud' bijtellingstarief. De overige berijders krijgen korting op de bijtelling vanwege een elektrische auto (22%).

2.1.3 BESCHIKBAARHEID VAN OPENBAAR VERVOER

Om makkelijk te kunnen kiezen voor het openbaar vervoer is het van belang of deze goed bereikbaar en beschikbaar is.

Is uw woonadres gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer?

- Ja; **29%**
- Ja, zou kunnen maar kost wel aanmerkelijk meer moeite/tijd; **46%**
- Nee; **25%**
- Weet niet; **1%**



CONCLUSIE

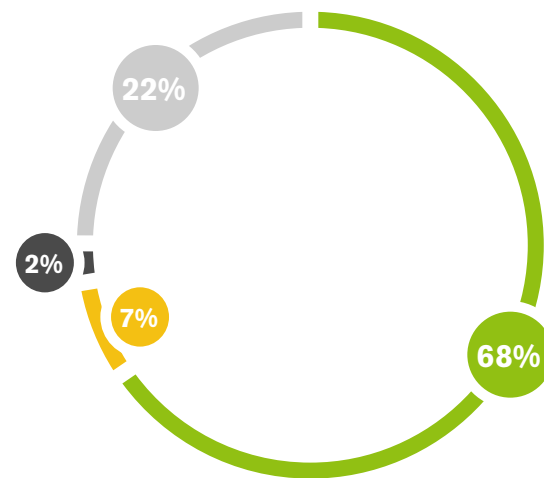
In 29% van de gevallen is het openbaar vervoer makkelijk bereikbaar en in 25% van de gevallen juist helemaal niet. Bij 46% van de zakelijke rijders zou het openbaar vervoer een optie zijn, maar kost dit wel aanmerkelijk meer moeite.

2.1.4 ANDERE VERVOERSMIDDELEN

2.1.4.1 IS ER EEN ANDERE AUTO IN HET HUISHOUDEN?

Zijn er nog andere auto's in uw huishouden die voor privéritten worden gebruikt?

- Ja, 1 andere auto; **68%**
- Ja, 2 andere auto's; **7%**
- Ja, 3 of meer andere auto's; **2%**
- Nee; **22%**



De meeste zakelijke rijders hebben nog een auto in het huishouden (77%). In 9% van de gevallen zijn het zelfs twee of meer andere auto's. Bij 22% van de respondenten is de auto van de zaak de enige auto in het huishouden.

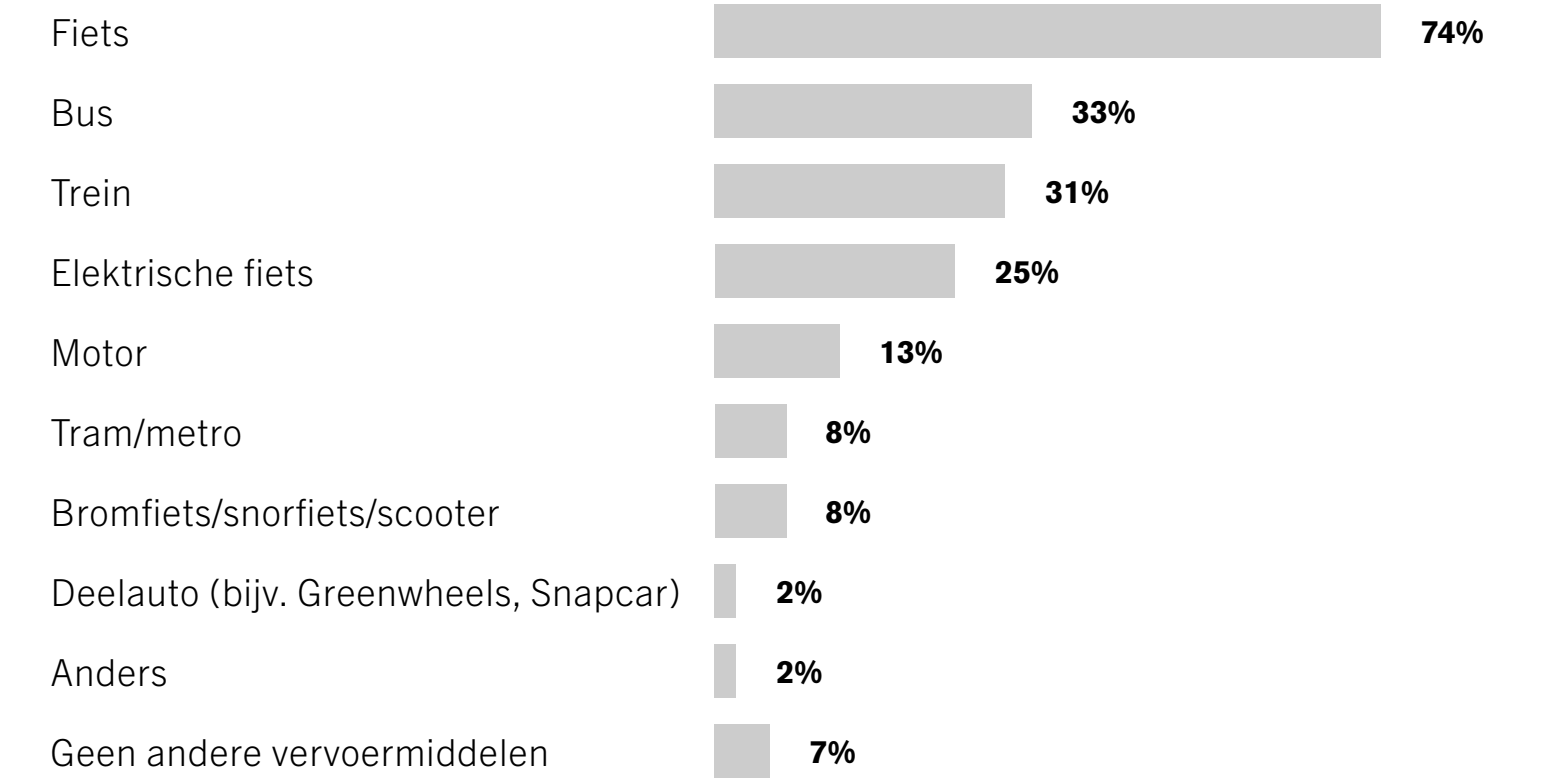
CONCLUSIE

In 77% van de gevallen is er een tweede auto in het huishouden.



2.1.4.2 OVERIGE VERVOERSMIDDELEN

Welke andere vervoersmiddelen heeft u gemakkelijk tot uw beschikking?



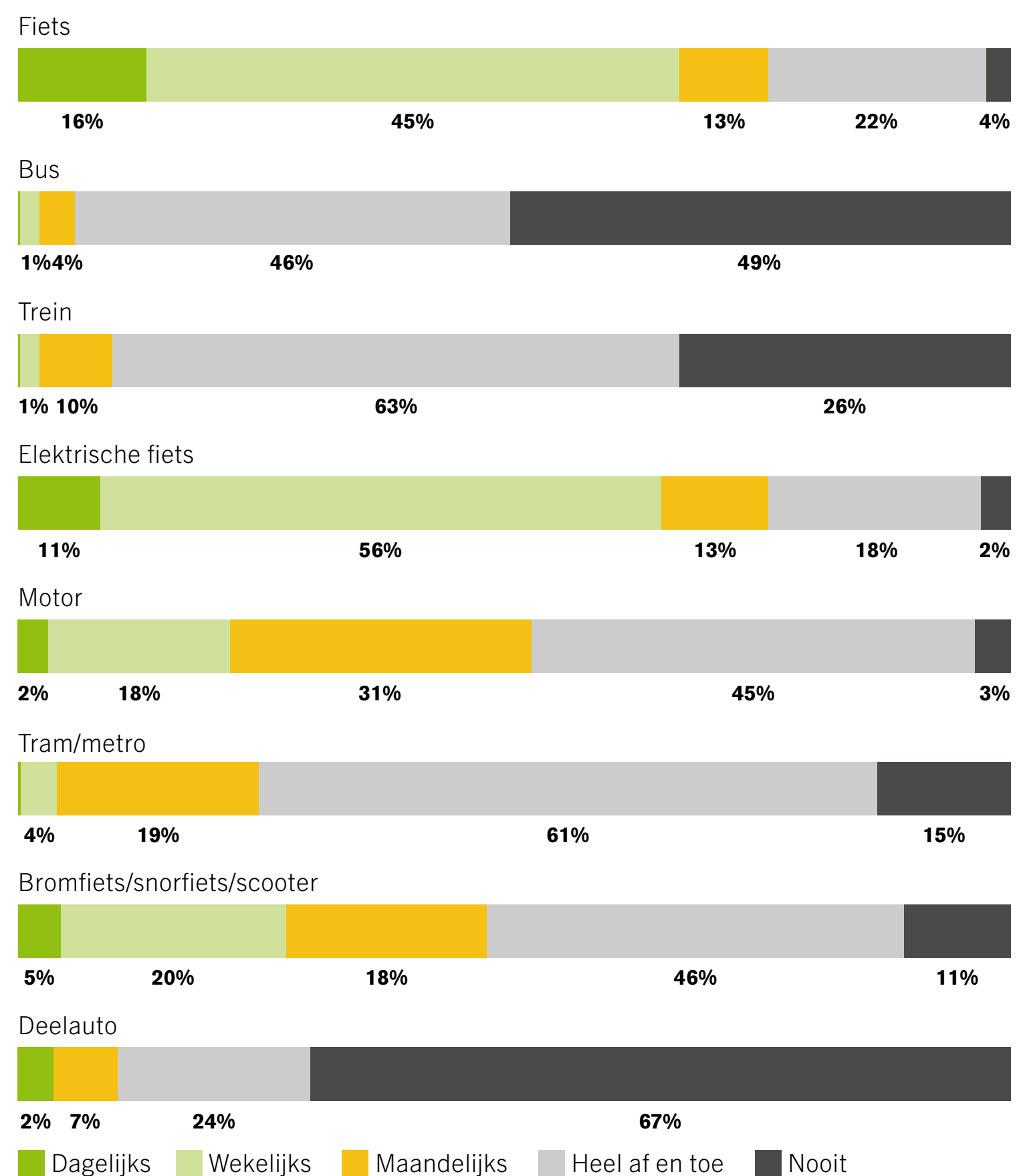
CONCLUSIE

Vrijwel alle zakelijke rijders hebben een fiets tot hun beschikking, in 25% van de gevallen is dit een elektrische fiets. 33% kan ook gemakkelijk met de bus en 31% kan gemakkelijk met de trein.





Gebruik andere vervoersmiddelen.

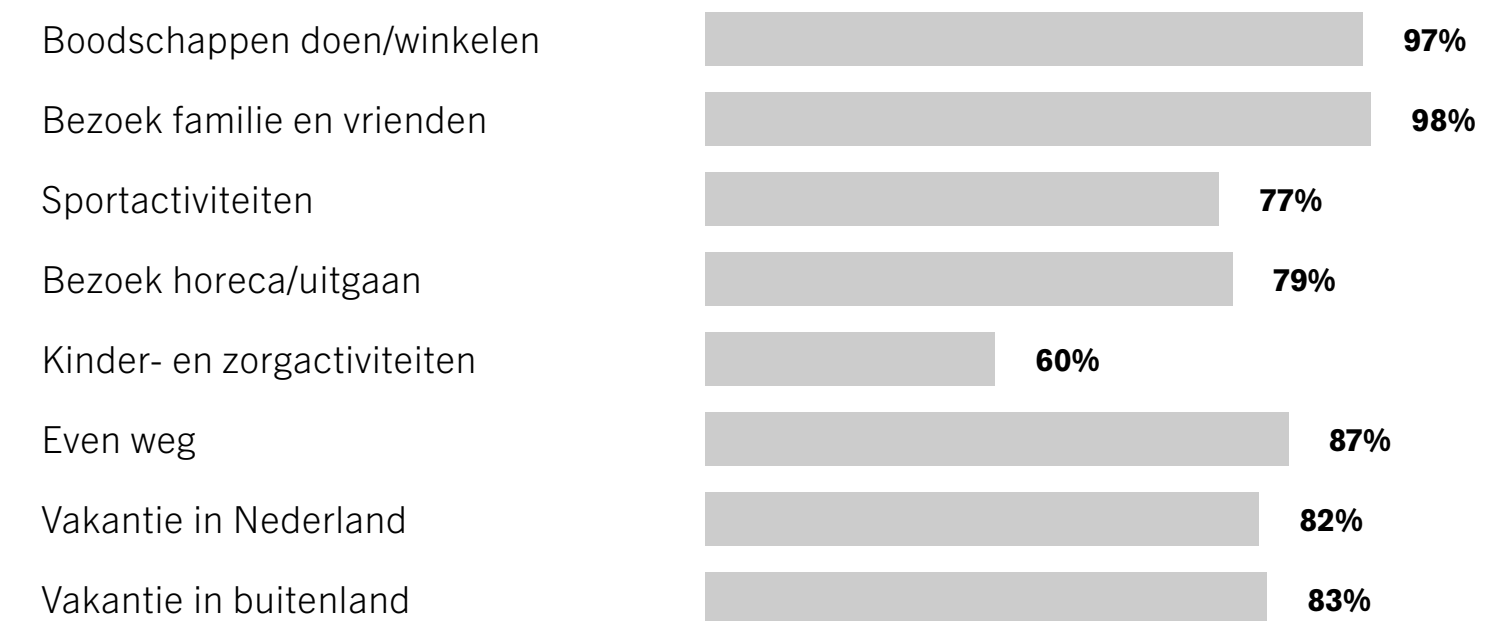


CONCLUSIE

De elektrische fiets wordt het meest gebruikt, daarna de gewone fiets. De rest van de andere vervoersmiddelen wordt slechts heel af en toe gebruikt. De bus en de deelauto zijn ronduit niet populair en worden vrijwel nooit gebruikt.

2.1.5 VOOR WELK DOEL GEBRUIKT U DE ZAKELIJKE AUTO IN PRIVÉ?

Gebruik zakenauto per doel



Als er privé gereden wordt met de auto van de zaak, dan is dit het meest om boodschappen te doen, te winkelen, of om op bezoek te gaan bij familie en vrienden. Echter, ook even weg en vakanties worden met de zakenauto gedaan. Alle elementen scoren hoog met 60% of meer.

CONCLUSIE

De zakenauto wordt privé ingezet voor alle uiteenlopende doeleinden en activiteiten, van boodschappen doen tot vakantie in het buitenland.

2.1.6 KENNIS OVER BIJTELLING EN ANDERE AUTOKOSTEN

De zakelijke rijder weet goed wat bijtelling is en wat het financieel betekent (92%). Verder weet men exact (ook 92%) in welke bijtellingscategorie de eigen auto valt. 64% weet ook precies welk netto bedrag aan bijtelling er maandelijks wordt betaald. 33% weet dit ongeveer en slechts 3% weet dit niet. 74% geeft aan zich bij aanschaf van de auto te verdiepen in de hoogte van de bijtelling. Echter, 67% weet niet wat de auto aan bijtelling per gereden kilometer kost (4% weet dit wel exact te vertellen).

Op de vraag of men weet wat de privéauto kost, is meer kennis benodigd.

Met uitzondering van de afschrijving is 75% van de berijders bekend met de kosten van de privéauto.

CONCLUSIE

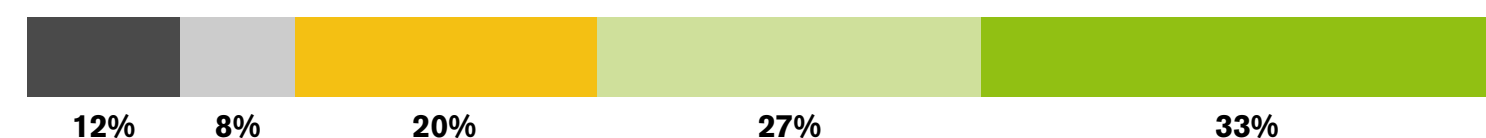
Men is prima op de hoogte over de bijtelling, hier wordt bij aanschaf ook rekening mee gehouden, maar niet wat dit per kilometer kost. Dit in tegenstelling tot de auto die in privé is aangeschaft. Daarvan kent men wel de afzonderlijke kostenelementen.

2.1.7 VARIABELE BIJTELLING

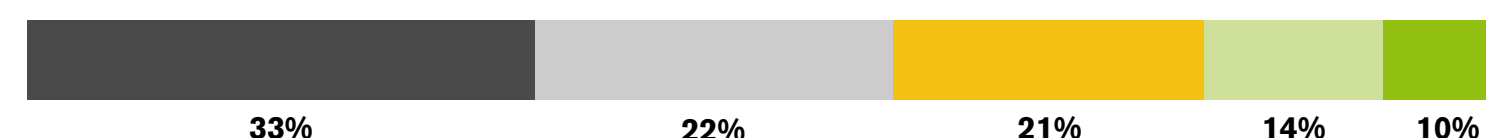
De zakelijke rijders hebben een aantal stellingen voorgelegd gekregen over variabele bijtelling per gereden privékilometer.

Stellingen over variabele bijtelling.

Bijtelling per gereden privékilometer is veel eerlijker dan een vast bedrag aan bijtelling



Ik houd me helemaal niet bezig met de hoogte van de bijtelling



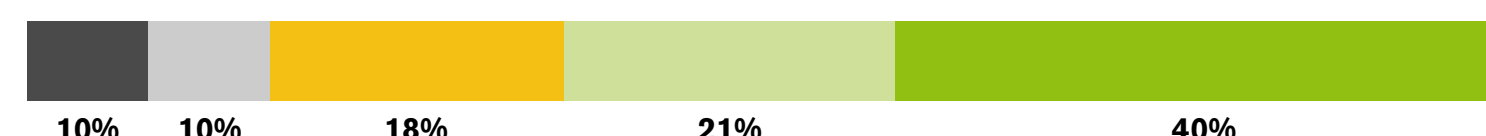
Ik heb graag zelf controle op kosten; in geval van bijtelling per gereden privékilometer kan ik zelf bepalen welke privéritten ik met de zakenauto maak



Ik heb geen zin om bij elke privérit na te moeten denken met welk vervoermiddel ik dat ga doen



Ik vind het heel vervelend dat ik pas achteraf weet hoeveel ik maandelijks aan bijtelling moet betalen



Helemaal mee oneens
 Enigszins mee oneens
 Neutraal
 Enigszins mee eens
 Helemaal mee eens

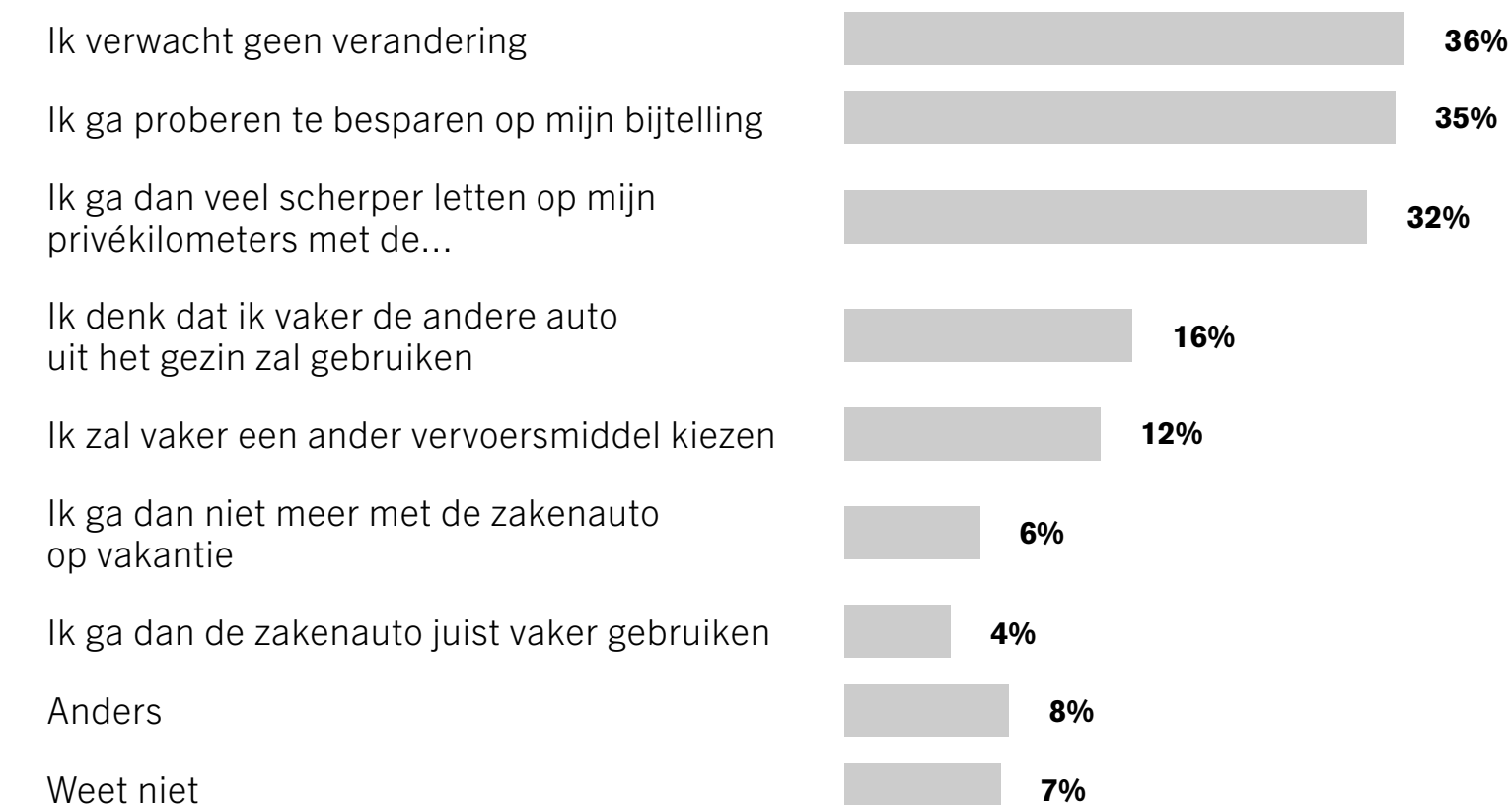
Het gros, 60%, van de zakelijke rijders is het eens met de stelling dat variabele bijtelling eerlijker is dan een vast bedrag. 20% is het hier niet mee eens, 20% is neutraal. De helft van de zakelijke rijders vindt het fijn om zelf in de hand te hebben hoeveel bijtelling zij betalen. Echter, 74% heeft geen zin om bij elke privérit hierover te moeten nadenken. 61% vindt het wel vervelend achteraf pas te weten hoe hoog de bijtelling is.

CONCLUSIE

60% van de reguliere berijders vindt een systeem van variabele bijtelling eerlijker, 20% is het hier juist niet mee eens. De resterende 20% is neutraal.

2.1.8 DE TE VERWACHTEN REACTIE OP VARIABELE BIJTELLING

Hoe denkt u dat u zult reageren op variabele bijtelling?



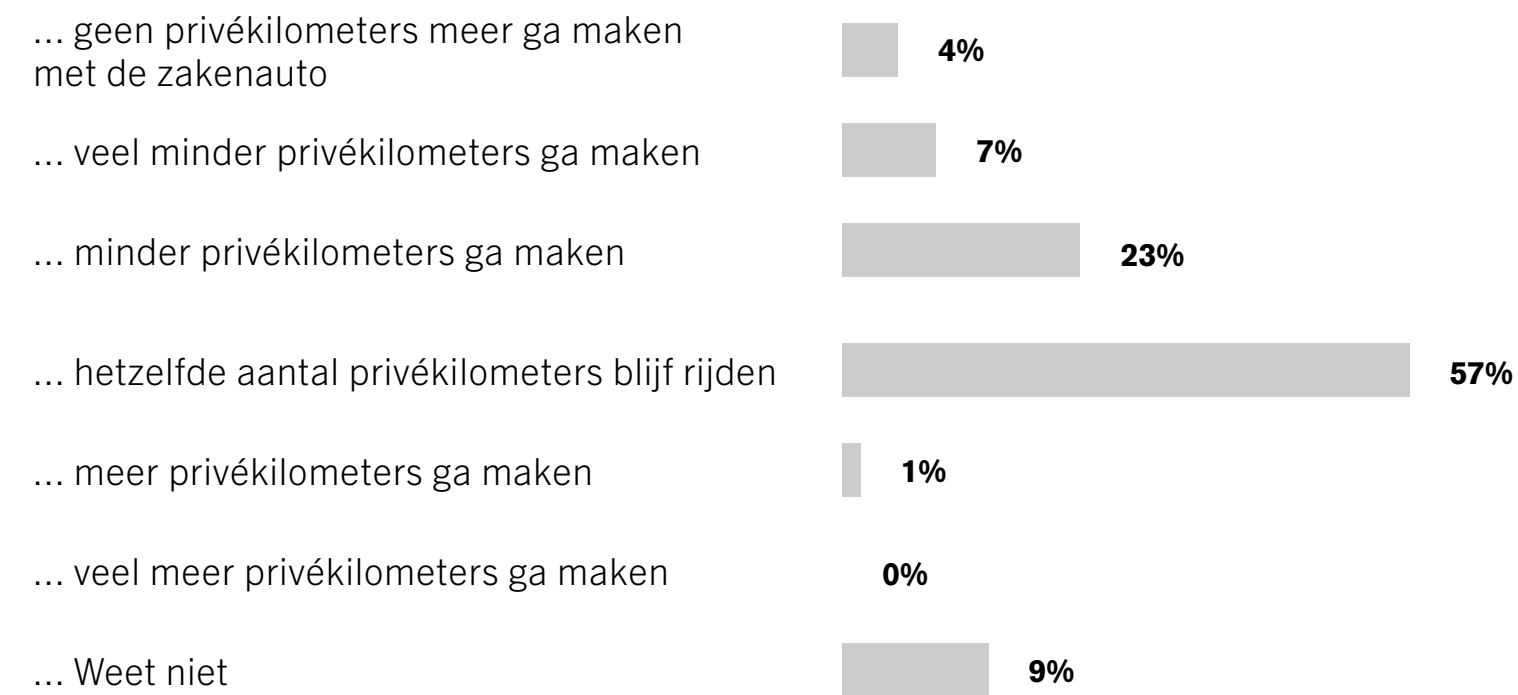
Als variabele bijtelling ingevoerd wordt, dan gaat 35% proberen te besparen op de bijtelling. 32% zal scherper gaan letten op de privékilometers. 16% gaat vaker kiezen voor de andere auto uit het gezin en 12% zal gaan kiezen voor een ander vervoersmiddel.

CONCLUSIE

Van alle ondervraagden verwacht 36% geen verandering. 64% van de zakelijke rijders verwacht een gedragsverandering bij een systeem van variabele bijtelling.

2.1.9 DE INVLOED VAN VARIABELE BIJTELLING OP DE PRIVÉKILOMETERS

In hoeverre verwacht u dat bijtelling per gereden privékilometer invloed heeft op uw privéreisgedrag met uw zakenauto? Ik verwacht dat ik ...

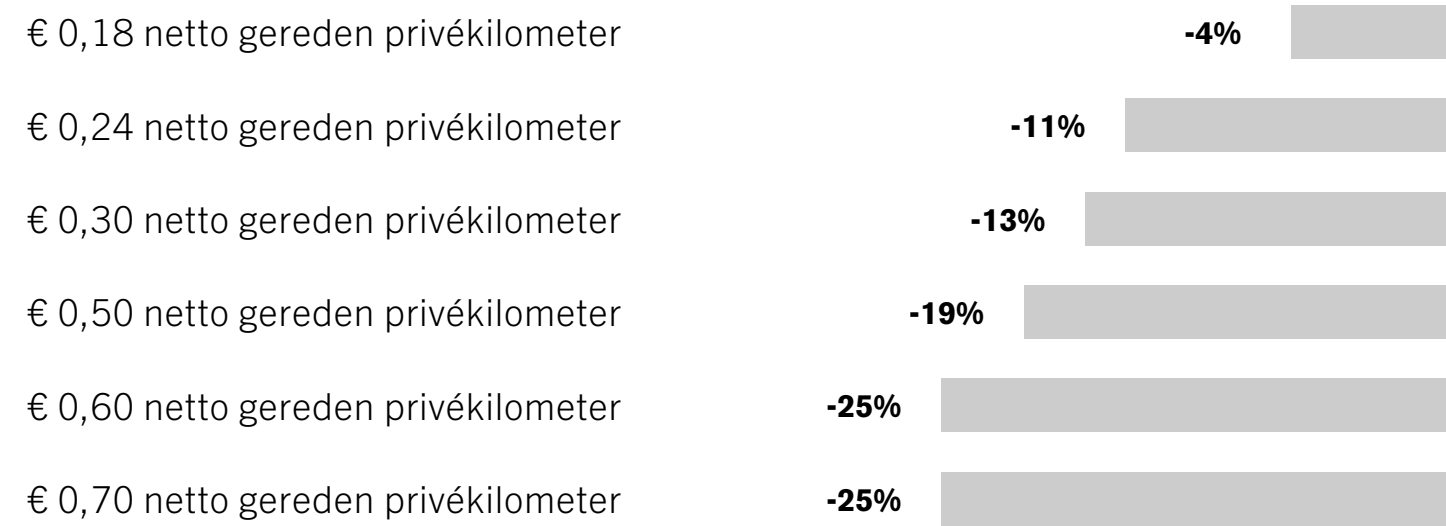


Als het gaat over het aantal privékilometers, dan verwacht grofweg 60% geen verandering. 34% van de zakelijke rijders verwacht minder privékilometers te gaan maken.

2.1.10 PRIJSELASTICITEIT

De berijders zijn gevraagd bij welk bedrag per kilometer zij denken de auto vaker te laten staan.

Met welk percentage zullen uw privékilometers met uw zakenauto dan veranderen ten opzichte van voorgaande jaren?



In bovenstaande tabel is te zien dat vanaf € 0,60 per kilometer er verwacht wordt dat er 25% minder privékilometers gereden gaat worden. Als het bedrag daarna hoger wordt, maakt dit niet meer uit voor de mogelijke besparing in kilometers.

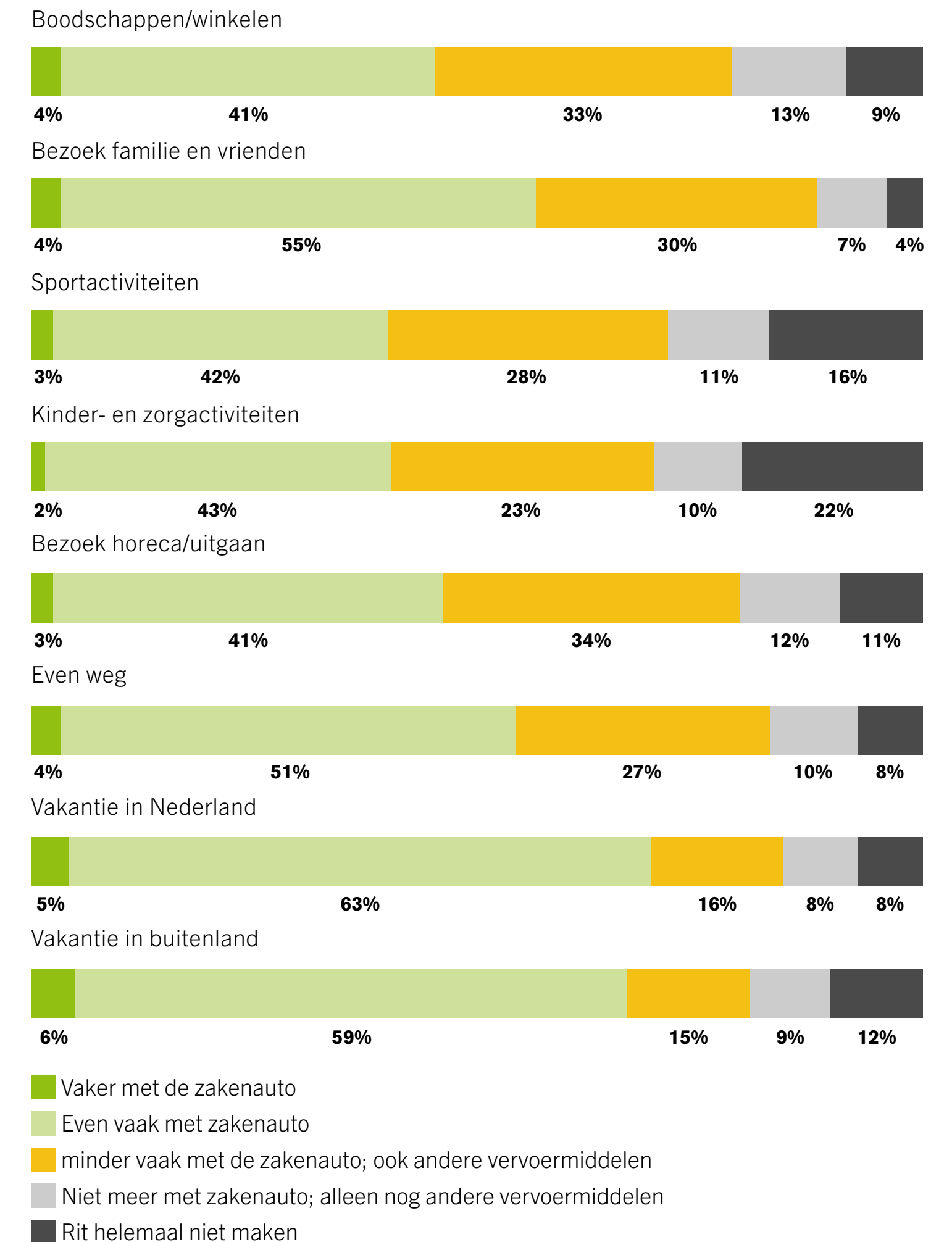
CONCLUSIE

De gedragsverandering zal bepaald worden door de hoogte van de kilometerkostprijs. Als de vaste bijtelling is betaald, is nu iedere kilometer 'gratis' voor de zakelijke rijder. In het geval van variabele bijtelling verwacht de zakelijke rijder bij een tarief van € 0,60 of hoger 25% minder privé te zullen gaan rijden.

2.1.11 WELKE RITTEN KUNNEN ER WORDEN BESPAARD?

Als er ritten bespaard kunnen worden om het aantal privékilometer met de zakelijke auto te verminderen, welke ritten zijn dit dan?

Invloed gebruik zakenauto voor privéritten bij variabele bijtelling.

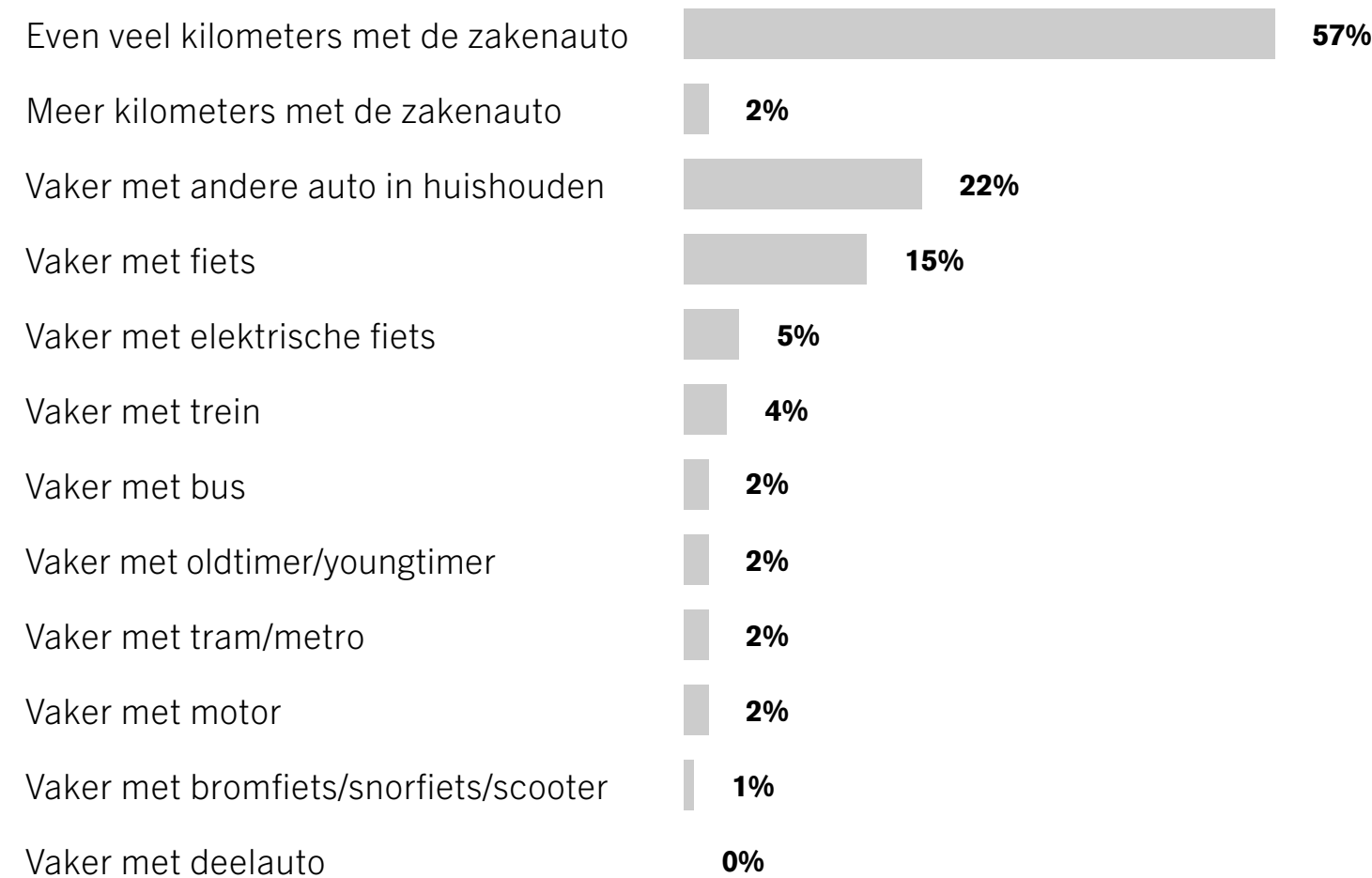


CONCLUSIE

De zakelijke rijder verwacht over de hele linie van activiteiten te kunnen besparen. Echter, met name op kilometers in de alledaagse gang van zaken zoals bezoek aan de horeca, boodschappen doen, kinder- en sportactiviteiten.

2.1.12 INVLOED VAN VARIABELE BIJTELLING OP ALTERNATIEVE VERVOERSMIDDELEN

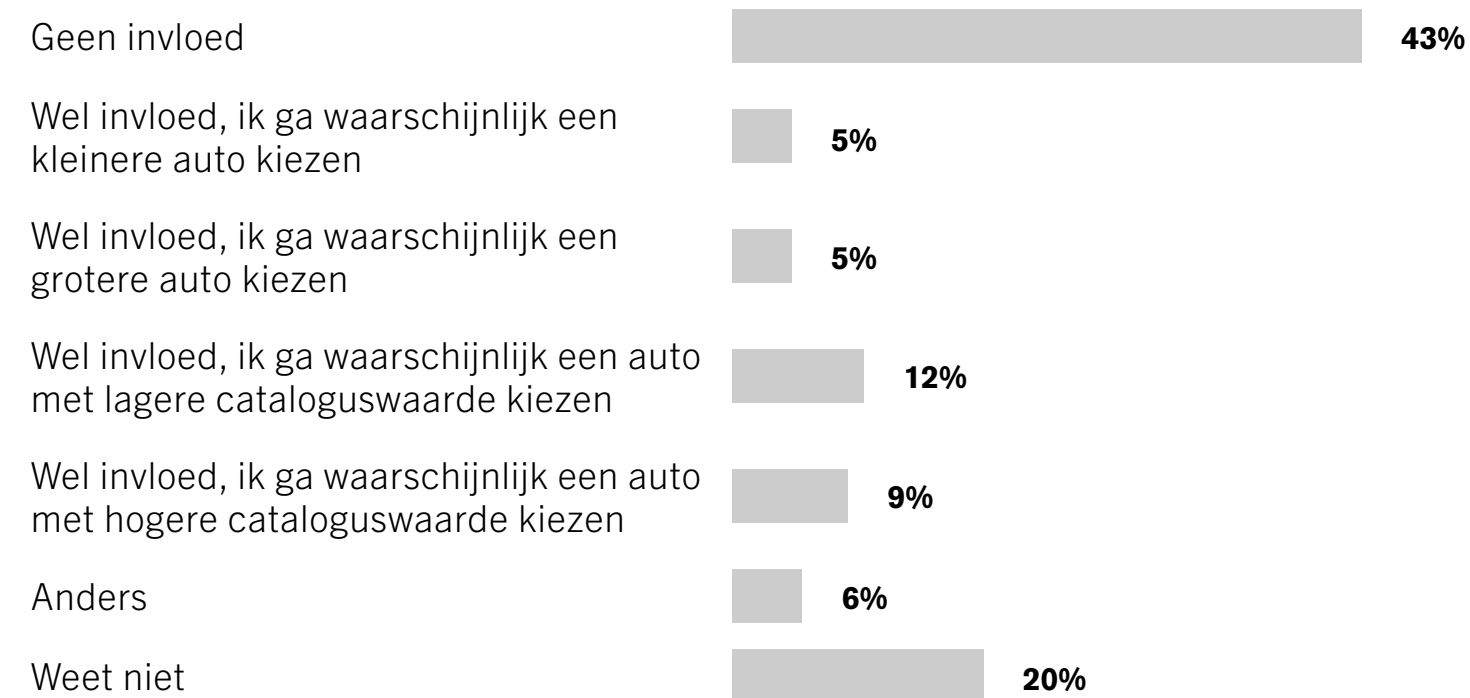
Invloed variabele bijtelling op privéritten.



CONCLUSIE

De verwachting is dat er met name meer gereden gaat worden met de andere auto in het gezin en met de (elektrische) fiets. Echter, ook de andere modaliteiten zullen groeien. 4% neemt vaker de trein en 2% neemt vaker de bus.

2.1.13 INVLOED VAN VARIABELE BIJTELLING OP AANSCHAF VAN DE AUTO



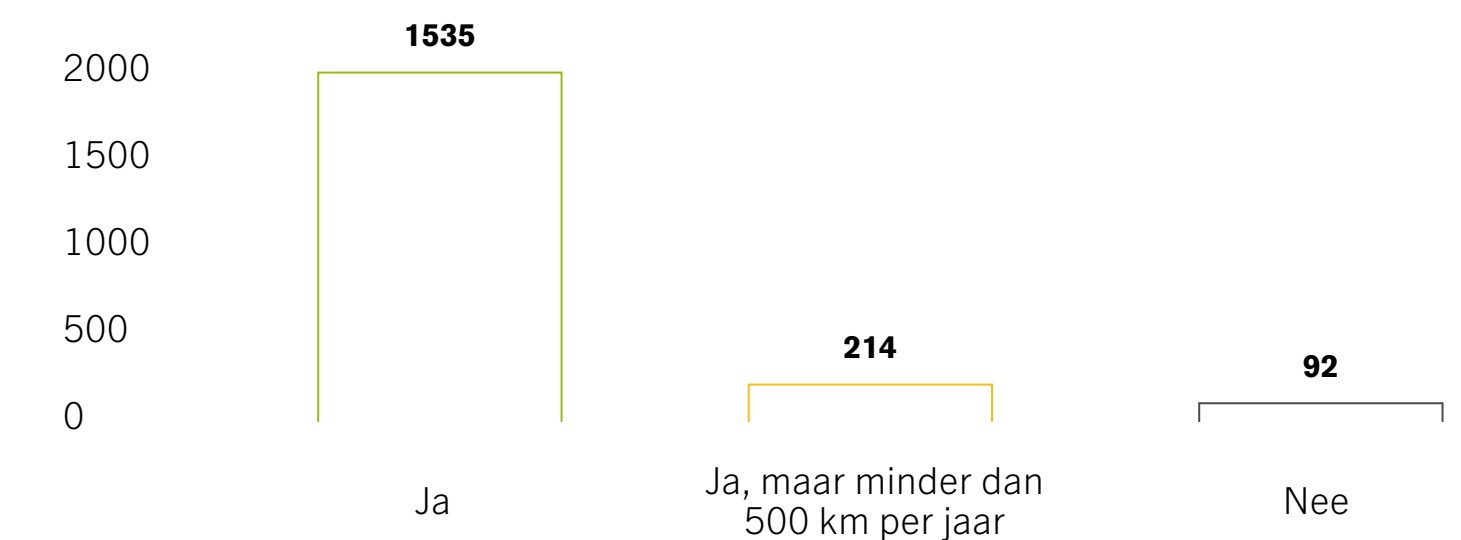
CONCLUSIE

De zakelijke rijder verwacht in 43% van de gevallen dat een variabele bijtelling geen invloed heeft op de keuze van de zakelijke auto. 20% kan dit nu nog niet voorspellen. 37% verwacht andere keuzes te gaan maken voor de zakenauto. Welke keus dat is, is echter divers.

2.2 AUTO VAN DE ZAAK GEEN BIJTELLING

Tussen 30 november en 31 december 2020 is er een enquête uitgestuurd door onderzoeksbureau VMS | Insight. In totaal zijn er 16.000 zakelijke rijders uitgenodigd te reageren. 1.841 berijders hebben de enquête ingestuurd. Van deze zakelijke rijders waren er 306 die geen bijtelling betalen.

Rijdt u op dit moment privé met uw zakenauto? (Aantal respondenten)



De uitkomsten van deze groep die nu geen bijtelling betaalt, zijn apart gerapporteerd in dit hoofdstuk. De volledige uitkomst van deze enquête vindt u in [bijlage 8](#). In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste bevindingen weergegeven.



2.2.1 UITLEG CATEGORIE 'GEEN BIJTELLING'

Als je als zakelijke rijder wel een zakenauto tot je beschikking hebt, maar geen bijtelling wilt betalen, dan is dat mogelijk. De eis is dat je dan kunt bewijzen dat op jaarbasis niet meer dan 500 privékilometers met de auto zijn gereden. In geval van een bestelwagen geldt dezelfde eis. Voor bestelauto's bestaat ook de mogelijkheid om te zorgen dat de bestelauto buiten werktijd niet gebruikt kan worden door werknemers, of er kan een verbodsafpraak over het privégebruik van de bestelauto worden gemaakt. Je kan - wanneer je gebruik wilt maken van bijzondere vormen van het leveren van bewijs dat niet meer dan 500 kilometer privé wordt gereden - afspraken maken met de belastinginspecteur. Alleen werknemers kunnen een 'verklaring geen privégebruik auto' aanvragen bij de Belastingdienst (ook wel de 500km-verklaring genoemd) of je kan voor de bestelauto een verklaring uitsluitend zakelijk gebruik indienen bij de Belastingdienst. Deze kan zowel door werknemers als ook door zelfstandige ondernemers worden ingediend.

Bij gebruik van een beschikking 'verklaring geen privégebruik auto' moet je een sluitende kilometerregistratie overleggen waaruit blijkt dat je op jaarbasis niet meer dan 500 kilometer privé hebt gereden. Volgens de Belastingdienst zijn er ongeveer 350.000 berijders in Nederland die een actieve 500km-verklaring hebben. Onze inschatting is dat rond de 16% van de zakelijke rijders actief gebruik maakt van deze regeling. In Nederland zijn er rond de 1,2 miljoen mensen met een auto van de zaak. Ongeveer 200.000 daarvan houden een ritregistratie bij en rijden niet privé met de auto van de zaak.

2.2.2 BELANGRIJKSTE VERSCHILLEN TUSSEN 'BIJTELLERS' EN 'GEEN BIJTELLERS'

Door de enquêtes met elkaar te vergelijken, hebben we de belangrijkste verschillen in kenmerken en gedrag tussen de groep die wel bijtelling betaalt en geen bijtelling betaalt geanalyseerd.

Verschillen:	Betaalt bijtelling:	Betaalt geen bijtelling:
Salaris	€ 78.500	€ 85.500
Tweepersoonshuishouden	29%	42%
Merk auto (top 2)	Skoda / VW	BMW / Audi
Elektrisch	21%	7%
Privé km met zakenauto	9.200	400
Privé km met tweede auto	5.400	11.600
Voorstander variabele bijtelling	60%	83%
Gaat zakenauto vaker gebruiken	4%	37%
Koopt grotere auto	28%	5%

De zakelijke rijder die de auto buiten de bijtelling houdt, verdient gemiddeld wat meer, heeft vaker een tweepersoonshuishouden, rijdt in wat duurdere merken en deze auto's zijn minder vaak elektrisch. Er wordt privé veel minder met de auto gereden (logisch), met de tweede auto in het gezin echter veel meer: 11.600 kilometer versus 5.400 kilometer. De zakelijke rijder die nu niet bijtelt, is vaker voorstander van variabele bijtelling: 83%. 37% van die zakelijke rijders gaat dan de zakenauto vaker gebruiken.

CONCLUSIE

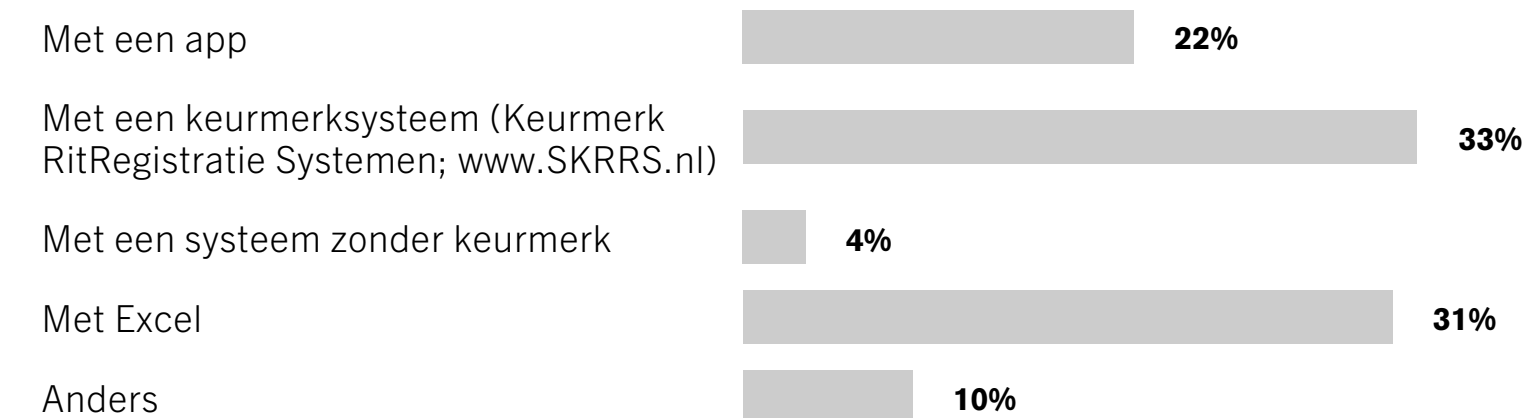
Zakelijke rijders die de auto buiten de bijtelling houden, zijn vaker tweeverdieners met een hoger salaris. De auto die zij rijden is gemiddeld duurder en ook de tweede auto in het gezin is een stuk groter. Zij rijden hun privékilometers nu vrijwel allemaal met de tweede auto uit het gezin.

2.2.3 BIJHOUDEN VAN DE KILOMETERADMINISTRATIE

Voor het buiten de bijtelling houden van de auto moet een sluitende ritregistratie overlegd kunnen worden. De Belastingdienst stelt hier strenge en duidelijke eisen aan. Ook al is de bewijslast vormvrij, het zorgvuldig en goed onderhouden is geen sinecure. Hierover is een aantal vragen aan berijders gesteld.

2.2.4 HOE HOUDT U EEN KILOMETERADMINISTRATIE BIJ

Hoe houdt u een kilometeradministratie bij?



In totaal gebruikt 37% van de zakelijke rijders een geautomatiseerd systeem. In de meeste gevallen is dit een systeem met het Keurmerk RRS: 33%. In 4% van de gevallen is dit niet zo. 22% gebruikt een app. Dit kwalificeren we als een hulpmiddel, niet als een volwaardig ritregistratiesysteem. In 31% van de gevallen wordt het bijgehouden in Excel.

CONCLUSIE

De kans op fouten of de gelegenheid tot het manipuleren van de kilometeradministratie wordt groter naarmate de gebruikte methode minder bindend is. Grofweg gebruikt een derde een gecontroleerd systeem, een derde gebruikt wel een hulpmiddel maar vanuit een ongereguleerde omgeving en een derde maakt optimaal gebruik van de vrije bewijsleer.

2.2.5 HOE ZORGVULDIG IS DE RITREGISTRATIE?

Ook als een ritregistratie consistent bijgehouden wordt in Excel, dan kan een registratie betrouwbaar en sluitend zijn. Wij hebben daarom de bestuurders gevraagd naar de betrouwbaarheid van hun ritregistratie.

Welke omschrijving geeft het beste weer hoe u uw kilometeradministratie sluitend krijgt?



81% heeft een integere houding ten aanzien van het invullen van de ritregistratie. 19% geeft toe dat hier wel eens een foutje in kan zitten. 6% geeft ronduit toe dat er gemanipuleerd wordt met de registratie. Ondanks de integere houding betekent het natuurlijk niet dat er geen fouten in de administratie zitten. Met name is bekend dat het achteraf invullen de foutkans aanzienlijk vergroot (24%).

CONCLUSIE

Ondanks de integere houding van 81% van de bestuurders worden er onvermijdelijk fouten gemaakt in het bijhouden van de ritregistratie. 33% gebruikt een keurmerksysteem - daar is de registratie onveranderbaar - maar 31% van de bestuurders gebruikt gewoon Excel en een kwart vult het soms achteraf pas in. 6% geeft zelfs gewoon toe de ritregistratie te manipuleren.

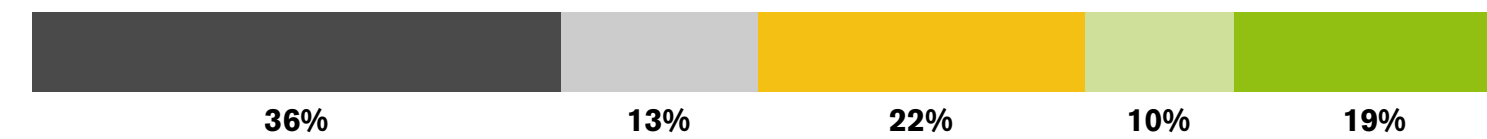
2.2.6 HOUDING TEN OPZICHTE VAN VARIABELE BIJTELLING

Stellingen over variabele bijtelling.

Bijtelling per gereden privékilometer is veel eerlijker dan een vast bedrag aan bijtelling



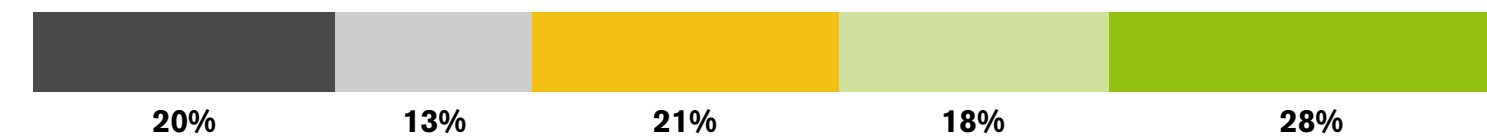
Ik houd me helemaal niet bezig met de hoogte van de bijtelling



Ik heb graag zelf controle op kosten; in geval van bijtelling per gereden privékilometer kan ik zelf bepalen welke privéritten ik met de zakenauto maak



Ik heb geen zin om bij elke privé rit na te moeten denken met welk vervoermiddel ik dat ga doen



Ik vind het heel vervelend dat ik pas achteraf weet hoeveel ik maandelijks aan bijtelling moet betalen



Helemaal mee oneens
 Enigszins mee oneens
 Neutraal
 Enigszins mee eens
 Helemaal mee eens

In totaal is 83% voorstander van de variabele bijtelling. 65% is het er zelfs helemaal mee eens. 61% geeft aan graag zelf controle te hebben over de kosten. 33% heeft geen zin om te moeten nadenken met welk vervoersmiddel de privérit wordt gereden. 30% vindt het vervelend achteraf pas te weten hoe hoog de bijtelling per maand is.

CONCLUSIE

De zakelijke rijder die de auto nu buiten de bijtelling houdt, is met 83% positief over een bijtelling te betalen per gereden privékilometer. Slechts 7% is negatief over variabele bijtelling.

2.2.7 GEDRAG TEN AANZIEN VAN VARIABELE BIJTELLING

De zakelijke rijder is gevraagd hoe hij zal reageren op de variabele bijtelling.

Hoe denkt u dat u zult reageren op variabele bijtelling?

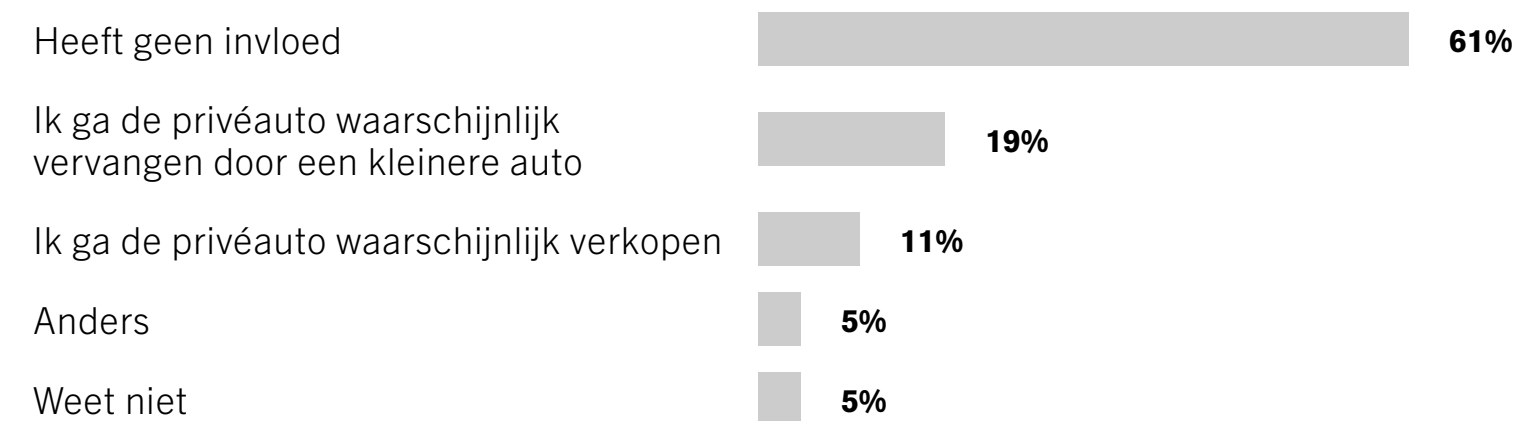


Bij een systeem van variabele bijtelling gaat 37% van de zakelijke rijders die nu de auto buiten de bijtelling houdt, deze vaker gebruiken. 25% gaat op de privékilometers letten en gebruikt dan wellicht ook de auto van de zaak in voorkomende gevallen. Bijna een kwart verwacht geen verandering.

2.2.8 VARIABELE BIJTELLING EN HET EFFECT OP AUTOKEUZE

De zakelijke rijders is gevraagd wat zij met de privéauto gaan doen als de zakelijke auto ook in privé gebruikt mag worden.

U gaf aan voor 1 of meer privédoelen vaker gebruik te gaan maken van de zakenauto. Wat betekent dit voor de keuze van de privéauto?



Als de auto van de zaak ook voor privéritten gebruikt kan worden tegen een vergoeding per kilometer, dan heeft dit voor 61% geen gevolgen voor het bezit van de tweede auto. Echter, 19% overweegt in dat geval de auto in te ruilen voor een kleinere auto en 11% gaat de privéauto verkopen.

CONCLUSIE

Het gebruik van de zakelijke auto gaat in 35% van de gevallen een gevolg hebben voor de auto in privé. Er is dus sprake van een dynamiek in de gezinsmobiliteit; de auto van de zaak is geen op zich staand object.



A1 REACTIE OP VARIABELE BIJTELLING

A.1.1 REACTIE OP VARIABELE BIJTELLING

Alle doelgroepen hebben de vraag gekregen of zij betalen per kilometer eerlijker vinden dan een vast bedrag aan bijtelling.

Bijtelling per gereden privékilometer is veel eerlijker dan een vast bedrag aan bijtelling

Pilot deelnemers



Wel bijtelling



Geen bijtelling



Helemaal mee oneens
 Enigszins mee oneens
 Neutraal
 Enigszins mee eens
 Helemaal mee eens

Van de rijders die nu al een ritregistratie bijhouden vindt 83% het betalen per kilometer eerlijker. Van de rijders die bijtelling betalen vindt 60% het eerlijker. De rijders die hebben deelgenomen aan de pilot zijn ook rijders die bijtelling betalen. Zij vinden het aan het einde van de pilot in 76% van de gevallen eerlijker. 20% van de rijders vindt het niet eerlijker bij de bijtellers, overwegend is de houding ten opzichte van het betalen per kilometer dus positief.

CONCLUSIE

Zakelijke rijders vinden het betalen van een bijtelling per kilometer overwegend eerlijker dan een vast bedrag aan bijtelling. De rijders die nu al een ritregistratie bijhouden vinden het zelfs in 83% van de gevallen eerlijker en slechts 7% is tegen. Er is dus draagvlak onder rijders voor het betalen per kilometer.

A.1.2 VERWACHT GEDRAG BIJ VARIABELE BIJTELLING

In de volgende tabel staat de verwachte reactie op een systeem van variabele bijtelling. Dit van zowel de pilotdeelnemers als de deelnemers aan het validerend onderzoek.

Hoe denkt u dat u zult reageren op variabele bijtelling?



De verwachting is dat een overgrote meerderheid zal gaan proberen te besparen op het aantal privékilometers. De pilotdeelnemers geven aan meer te gaan besparen dan de rijders die slechts een enquête met deze vraagstelling ontvangen hebben. De wil om te besparen zal naar verwachting dan ook groter worden als men meer betrokken is en variabele bijtelling ook echt een feit wordt. Naar verwachting zal tussen de 60 en 76% van de zakelijke rijders echt werk maken om te besparen op privékilometers.

3. ONDERZOEKSVRAAG A

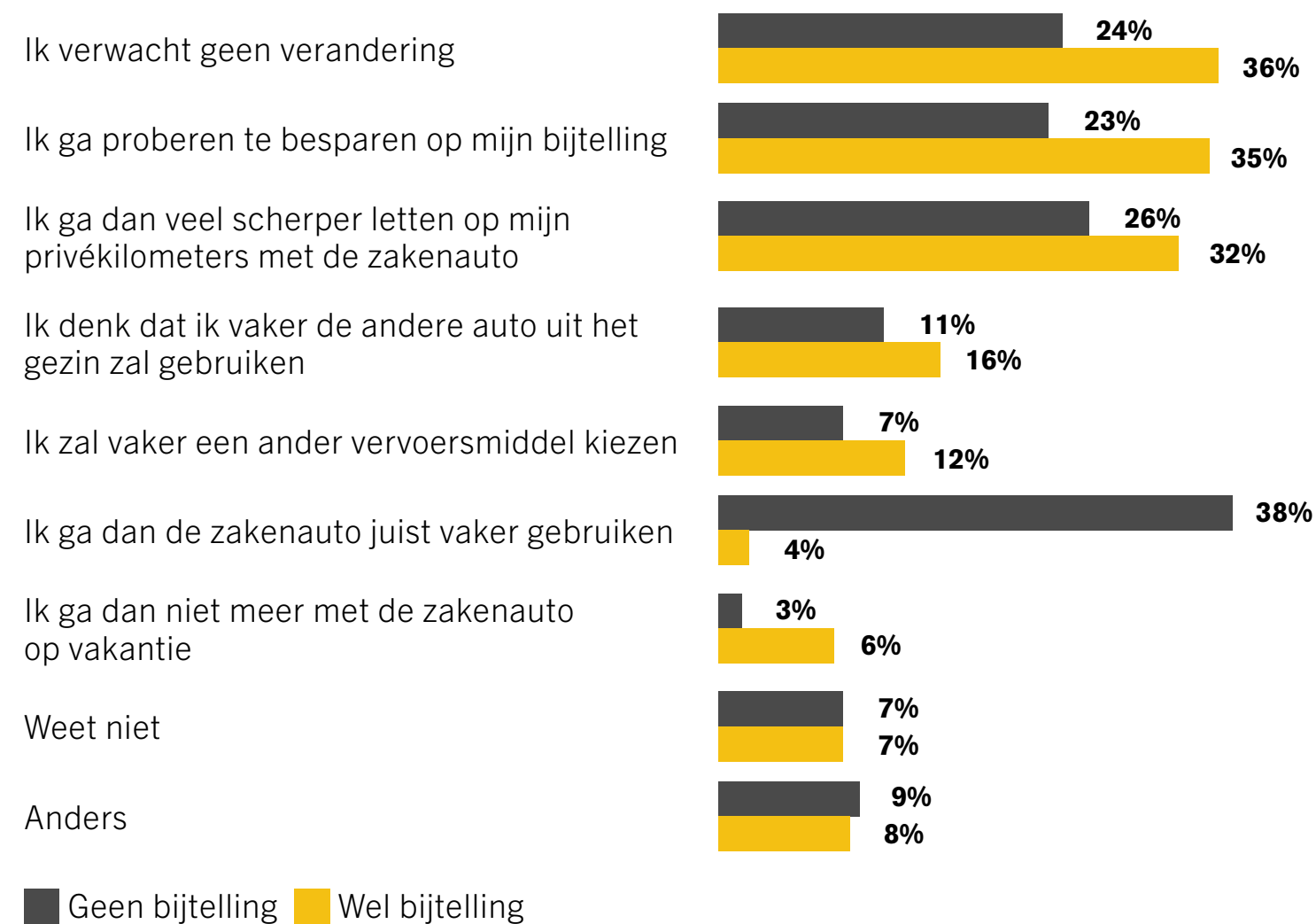
Gedragsverandering en CO₂

In dit onderdeel verzamelen we de gegevens van zowel de pilot, de enquêtes onder pilotdeelnemers als de validerende enquêtes. We bekijken vervolgens één van de hoofdvragen van het onderzoek:

Welk effect heeft een variabele bijtelling op het privéreisgedrag van rijders, inclusief de eventuele substitutie naar andere modaliteiten?

A.1.3 VERWACHT GEDRAG BIJ VARIABELE BIJTELLING, BIJTELLERS VERSUS NIET-BIJTELLERS

Hoe denkt u dat u zult reageren op variabele bijtelling?



Zoals verwacht, is er een groot verschil waarneembaar inzake het verwachte gebruik van de zakelijke auto. Daar waar degene die bijtelling betaalt de zakelijke auto minder gaat gebruiken, gaat de berijder die nu geen bijtelling betaalt de auto juist meer gebruiken.

Op bovenstaande vraag kon men meer antwoorden geven. De 38% die aangeeft de zakenauto vaker te gaan gebruiken, kan gezien worden als een minimum. Van degene die de auto buiten de bijtelling houdt, verwacht 24% geen verandering. Oftewel, 76% verwacht wel een verandering of weet dit nog niet. Dit kan gezien worden als een maximum. Naar verwachting zal tussen de 38 en 76% van de zakelijke rijders die nu geen privékilometers rijdt dan wel privékilometers gaan rijden.

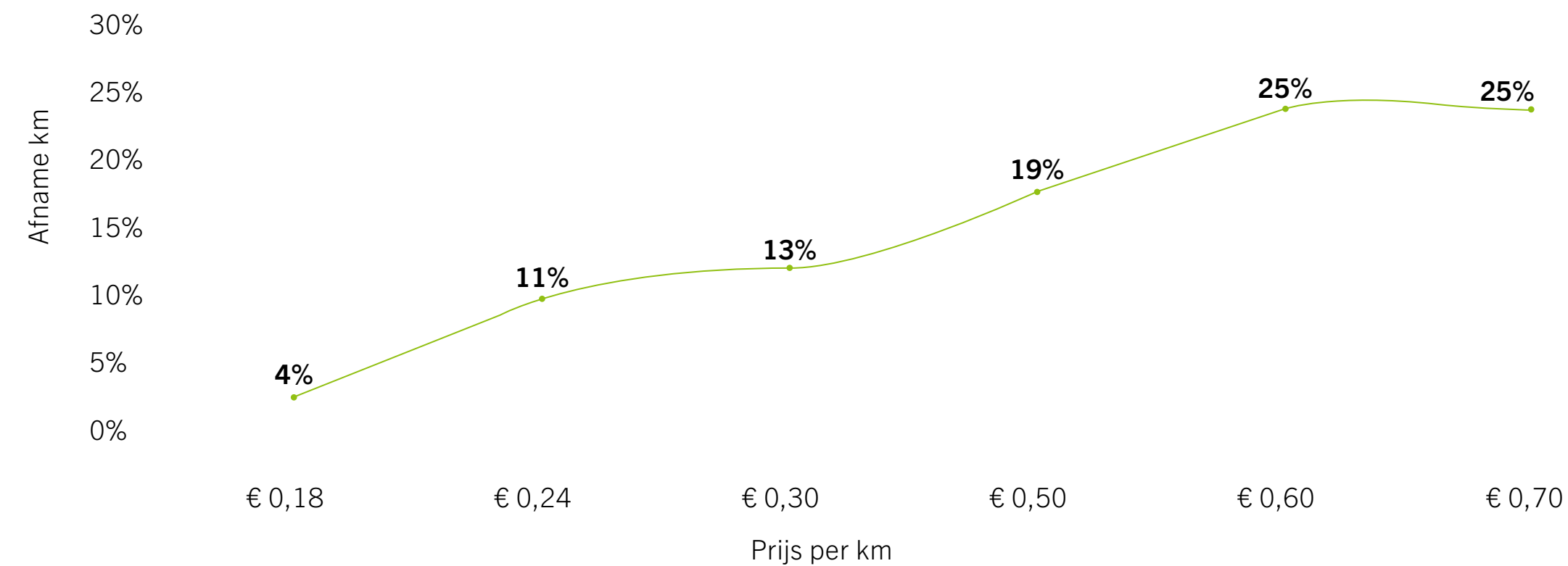
CONCLUSIE

Gemiddeld 70% van de berijders die nu bijtelling betaalt gaat minder privékilometers rijden en probeert te besparen op de bijtelling. Gemiddeld 56% van de berijders die nu geen bijtelling betaalt, gaat nu wel privékilometers rijden in de auto van de zaak.

A2 BESPARING PRIVÉKILOMETERS IN RELATIE TOT DE PRIJSELASTICITEIT

In 2.1.10 is de prijselasticiteit verder toegelicht. In de volgende grafiek staat deze nogmaals weergegeven.

Afname privékilometers vs. toename km prijs



Uit bovenstaande grafiek is af te lezen dat de afname van het aantal privékilometers inelastisch wordt boven de 25%. Berijders zijn tot een bepaalde hoogte in staat om het aantal privéritten te beperken. Dit wordt meer als de kilometerkostprijs stijgt, echter, dit lijkt gelimiteerd op een maximale besparing van 25%.

De gemiddelde berijder rijdt een auto van € 39.000,- en heeft een bijtelling van 19% (bron; RDC marktmonitor). De berijder betaalt gemiddeld 47,3% loonbelasting (input Belastingdienst) en rijdt gemiddeld 10.000 kilometer per jaar in privé (bron: *meerjarig onderzoek VZR*). Hier hoort op basis van dit kilometrage een kilometerprijs bij van € 0,35 per kilometer (zie [bijlage 2.3](#) voor calculatiemethode). Met een variabele bijtelling van € 0,35 per kilometer gaan zij 15% minder rijden.

Volgens de gevonden prijselasticiteit zou dit betekenen dat er 15% minder privékilometers gereden gaat worden.

CONCLUSIE

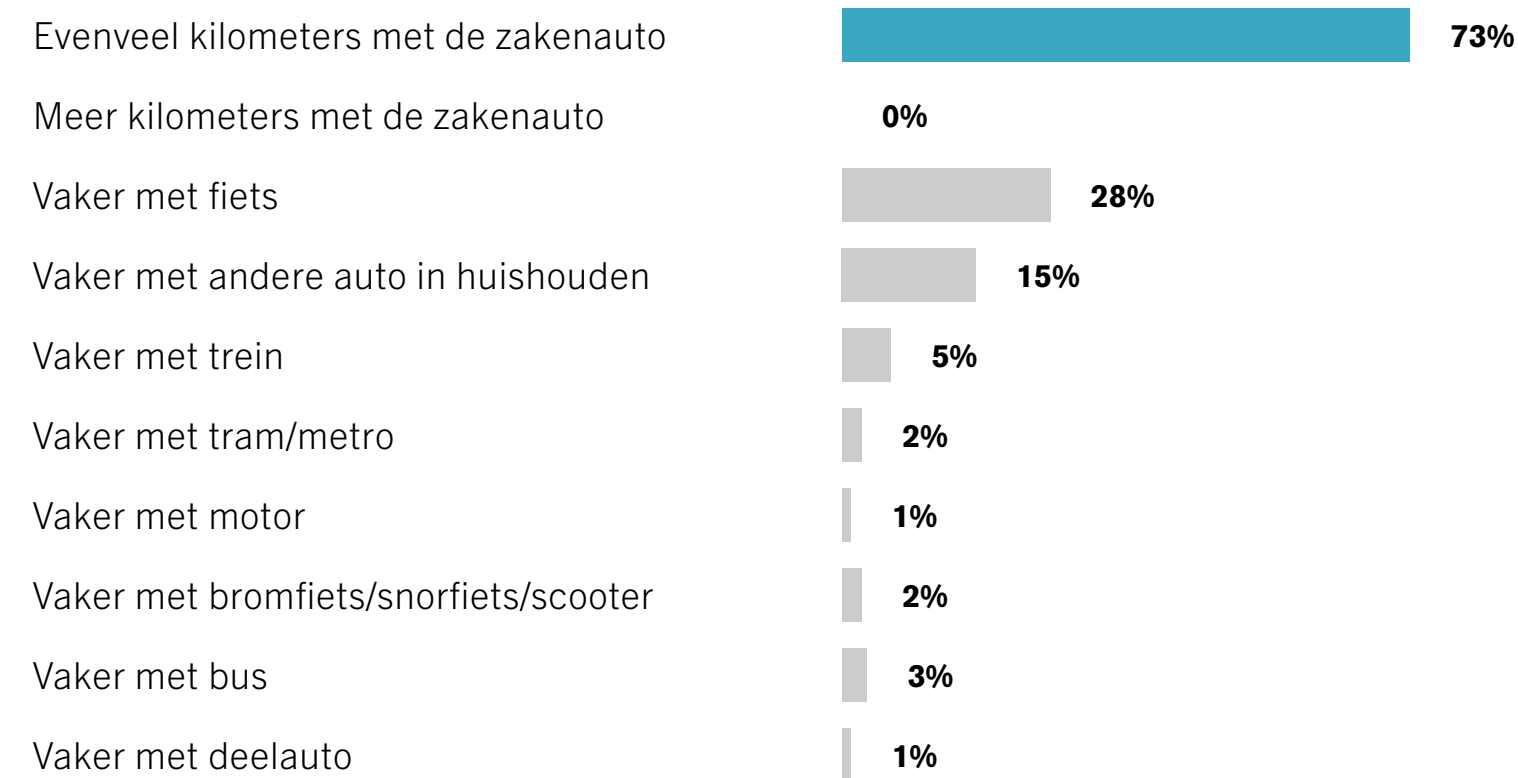
De bedragen per kilometer zijn gebaseerd op de huidige bijtellingspercentages. Dit in ogenschouw nemend zullen berijders gezien de prijselasticiteit in staat zijn om een vermindering van het aantal privékilometers van 15% te realiseren. De maximale besparing op het aantal privékilometers ligt op 25%.

A3 WELKE MODALITEITEN GAAT MEN GEBRUIKEN?

Eén van de kernvragen van dit onderzoek is het meten van het effect van variabele bijtelling op het vervangen van deze ritten naar andere modaliteiten zodat een beeld ontstaat of er, en zo ja welke, substitutie plaatsvindt en naar welke modaliteiten. Hier zijn vragen over gesteld aan de pilotgroep, zowel voor de start van de pilot als na afloop.

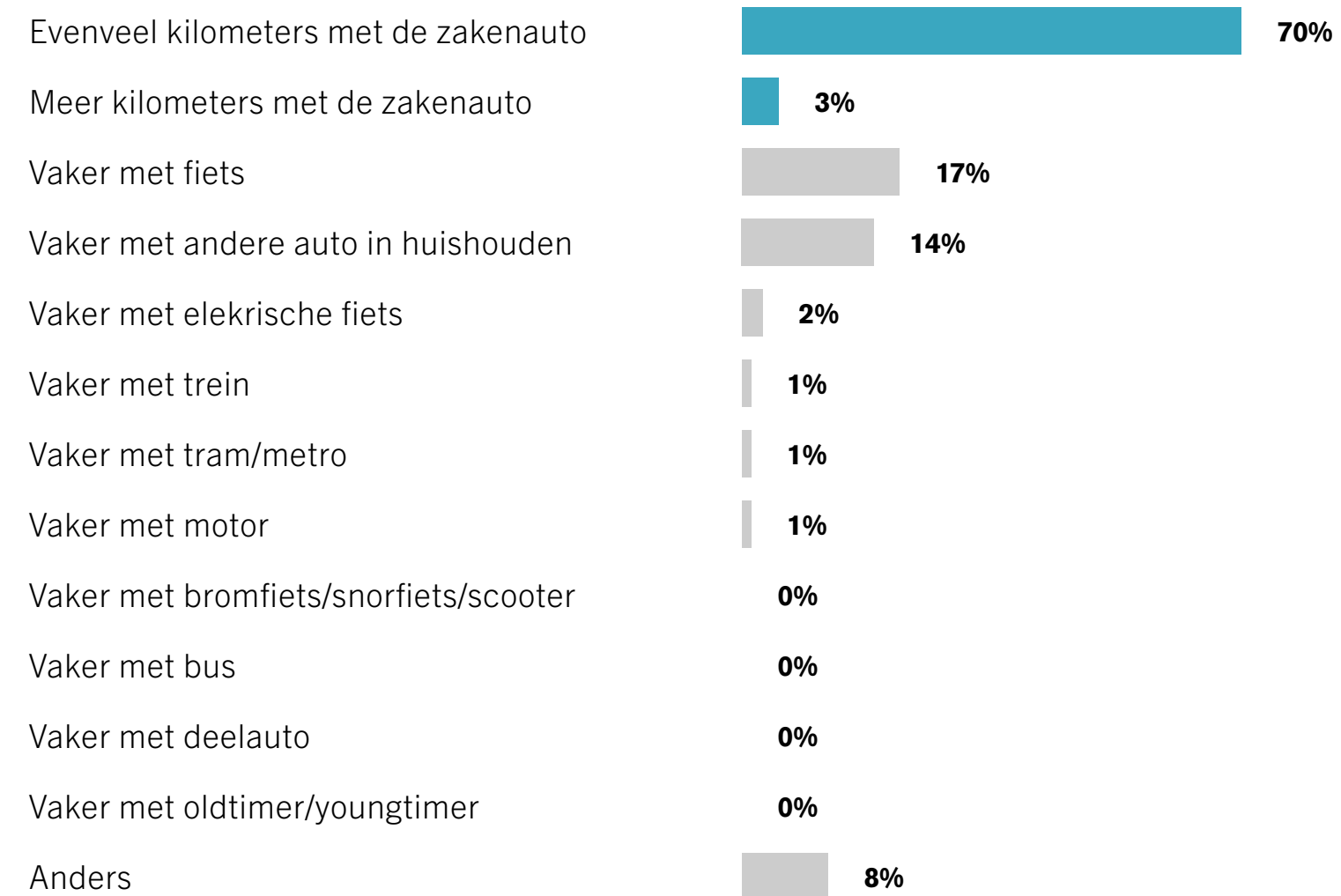
A.3.1 VERANDERING IN MODALITEITEN DOOR PILOT DEELNEMERS

Verwachting voor pilot:



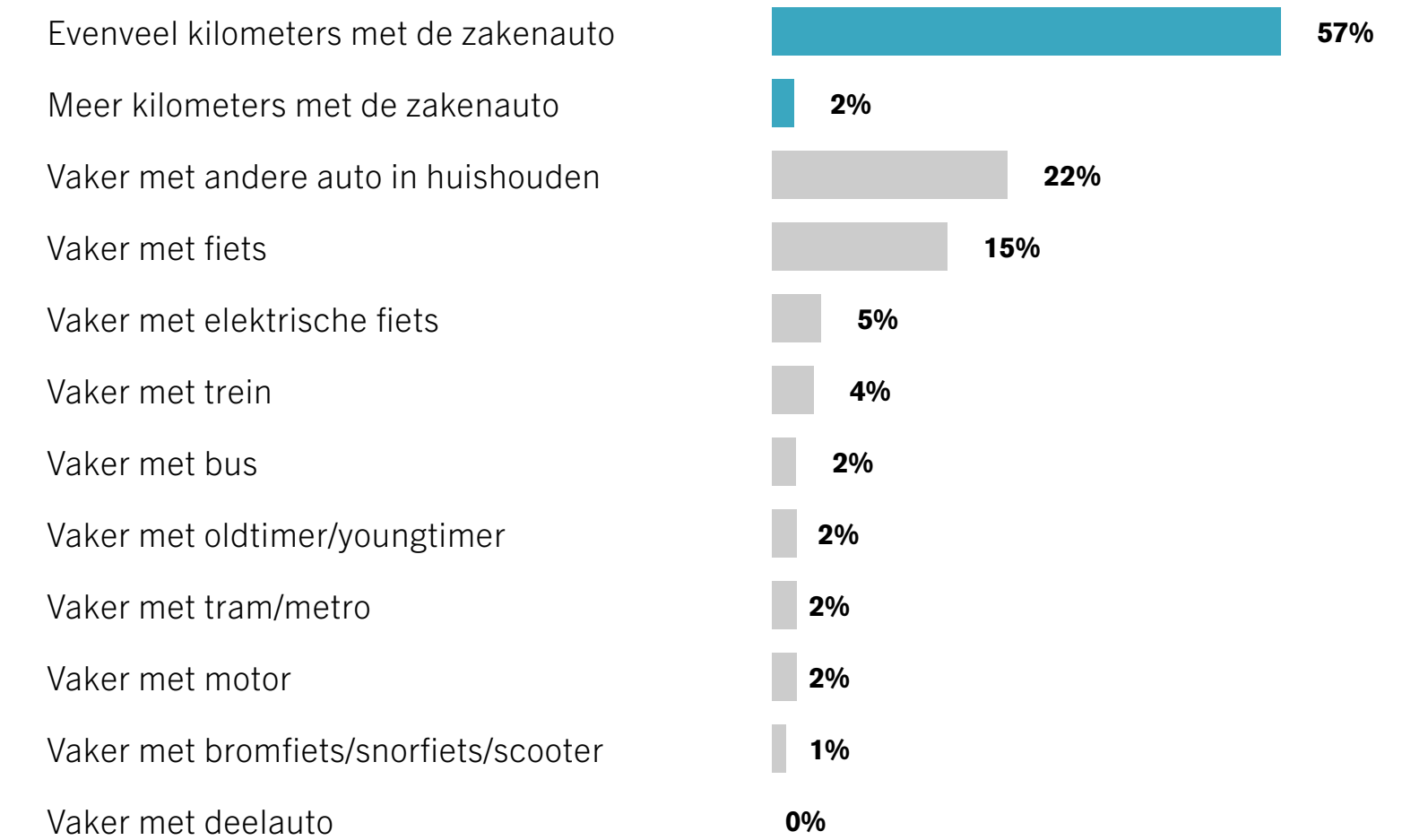
Allereerst kan de conclusie getrokken worden dat in algemene zin het gebruik goed overeenkomt met de verwachting van het gebruik van andere modaliteiten. Een uitzondering vormt het gebruik van de fiets. Waar 28% verwacht vaker de fiets te gebruiken, is dit in praktijk met 19% van de gevallen toch iets minder het geval geweest.

Verwachting na pilot:



A.3.2 VERANDERING IN MODALITEITEN VANUIT HET VALIDEREND ONDERZOEK

Invloed variabele bijtelling voor privéritten:



De uitkomsten van de validerende enquête komen redelijk overeen met de eindenquête van de pilot. In 55% van de gevallen kiest men voor een andere modaliteit. Als men voor een andere modaliteit kiest, is dit in de meeste gevallen de andere auto in het gezin: 22%. In 20% van de gevallen is dit de fiets, waarvan in 5% van de gevallen een elektrische fiets. In de andere 13% gebruikt men een andere modaliteit waarvan in 8% het openbaar vervoer.

CONCLUSIE

Als rijders 15% minder gaan rijden met de auto van de zaak als gevolg van de variabele bijtelling, dan is het de vraag of en hoe ze deze besparing gaan realiseren. Allereerst is de verwachting dat men besluit een privérit niet uit te voeren. Als men dit wel doet, in 55% van de gevallen, dan is de andere auto uit het huishouden favoriet (22%), vrijwel gelijk met de fiets (20%). In 8% van de gevallen kiest men voor het openbaar vervoer.



A4 CO₂-REDUCTIE DOOR VARIABELE BIJTELLING

Eén van de resultaten als er minder kilometers gereden worden, is een CO₂-reductie. Omdat dit een uitgangspunt is van de Mobiliteitsalliantie zoomen we in dit hoofdstuk in op de CO₂-effecten van variabele bijtelling.

A.4.1 CO₂-REDUCTIE TOTAAL

In onderdeel C onderbouwen we dat we voor de rekensommen het gemiddeld aantal privékilometers per berijder van 10.000 hanteren. Het aantal zakelijke rijders dat de auto in privé gebruikt bedraagt 771.000. (zie ► **paragraaf C.1.3**). Dit betekent dat er door de totale doelgroep zakelijke rijders in privé 7,7 miljard kilometer gereden wordt (771.000 x 10.000 kilometer = 7.710.000.000). De berekende besparing in dit onderzoek is 15% bij de invoering van variabele bijtelling. Dit betekent een besparing van 1,2 miljard kilometer. De CO₂-uitstoot van een zakelijk gereden auto in 2020 bedraagt 93 gram per kilometer (bron: het Carbontaxmodel van Revnext), de besparing bedraagt dan 108 miljoen kilogram CO₂.

CONCLUSIE

Invoering van variabele bijtelling zorgt voor een vermindering van het aantal kilometers van 1,2 miljard op jaarbasis. Dit vertegenwoordigt een CO₂-besparing van 108 miljoen kilogram.

A.4.2 VERPLAATSING NAAR ANDERE MODALITEITEN

De besparing van het aantal kilometers kent deels een verplaatsing naar andere modaliteiten (zie ► **alineea A.3**). Ook deze modaliteiten kennen een CO₂-uitstoot. Zo is het minder rijden in de zakenauto en deze rit uitvoeren in de tweede auto in het gezin, feitelijk minder gunstig voor de CO₂-uitstoot, omdat deze auto in de regel ouder en minder zuinig is.

		Aantal kilometers	CO ₂ verbruik	CO ₂ in kg per km
Zakenauto	-15%	-1.156.500.000	93	-107.554.500
Niet rijden	45%	520.425.000	0	0
Andere auto	22%	254.430.000	139	35.365.770
Fiets	15%	173.475.000	0	0
Elektrische fiets	5%	57.825.000	0	0
Trein	4%	46.260.000	0	0
Bus	2%	23.130.000	0	0
Oldtimer	2%	23.130.000	175	4.047.750
Tram	2%	23.130.000	0	0
Motor	2%	23.130.000	41	948.330
Scooter	1%	11.565.000	45	520.425
		Totaal		-66.672.225

Bron CO₂-verbruik: OV en fiets zijn in gebruik CO₂-neutraal, overige data is afkomstig van het Carbontaxmodel van Revnext, Fehac en het RDC.

CONCLUSIE

Er gaat 231 miljoen kilometer meer gefietst worden en er gaat vaker gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer ter hoogte van 93 miljoen kilometer. De verwachte netto besparing is 67 miljoen kilogram CO₂ op jaarbasis.

A.4.3 VERGROENING DOOR 500KM-VERKLARINGHOUDERS

De gemiddelde leeftijd van een auto van de zaak is drie jaar. De gemiddelde leeftijd van een auto in privé is acht jaar. De uitstoot van een gemiddelde 'tweede' auto in het gezin ligt op 139 gram (CO₂, bron het Carbontaxmodel van Revnext). Als de groep die de auto nu buiten de bijtelling houdt nu toch af en toe de zakenauto neemt, dan levert dit dus een netto CO₂-besparing op per kilometer. We gaan er hier vanuit dat het aantal vervoersbewegingen met de auto gelijk blijft. Of dit daadwerkelijk zo is, moet nader onderzoek uitwijzen.

Er zijn in Nederland 350.000 berijders die de auto van de zaak tot hun beschikking hebben maar deze niet in privé gebruiken (zie ► **paragraaf C.1.3**). Zij hebben de gezinsmobiliteit nu zo ingericht dat deze auto ook niet gebruikt wordt. We gaan er in deze berekening vanuit dat het aantal vervoersbewegingen gelijk blijft maar wordt uitgevoerd door de zakenauto in plaats van door de tweede of derde auto in het gezin. Verder is het niet de verwachting dat direct met de auto van de zaak alle 10.000 kilometer privé gereden gaan worden. Daarom passen we hier een afslagpercentage van 50% op toe. Deze berijders gaan dus 5.000 kilometer per jaar rijden in een gemiddeld zuinigere auto. Dit levert de volgende getallen op.

	Aantal berijders	Kilometer	Totaal km's	CO ₂ -verbruik	CO ₂ in kg
Tweede auto	350.000	5.000	1.750.000.000	139	243.250.000
Zakenauto	350.000	5.000	1.750.000.000	93	162.750.000
				Verschil	80.500.000

CONCLUSIE

Doordat berijders die de auto nu buiten de bijtelling houden, straks de nieuwere en CO₂-vriendelijkere auto van de zaak kunnen gebruiken ten opzichte van de tweede auto in het huishouden, ontstaat er potentieel een CO₂-winst van 80,5 miljoen kilogram.

B1 DATA-INTEGRITEIT

B.1.1 EISEN AAN EEN RITREGISTRATIE

De Belastingdienst heeft normen vastgesteld waar een ritadministratie aan moet voldoen. Zo dient iedere rit volgens bepaalde specificaties te zijn vastgelegd en moet er exact geregistreerd worden in welke auto de rit gemaakt is. De wijze waarop een 500km-verklaringhouder zijn ritregistratie aanlevert bij de Belastingdienst is vormvrij. Dat betekent dat er gebruik gemaakt kan worden van een (digitaal) ritregistratiesysteem, maar het mag ook in een app of een Excel of op papier.

Tijdens het bijhouden van een ritadministratie kunnen er fouten ontstaan. De mate waarin dit kan gebeuren is afhankelijk van de wijze waarop de ritregistratie wordt gedaan. De mogelijkheden voor het maken van fouten zijn bij vastlegging in Excel groter dan bij een ritregistratiesysteem.

De ruimte die een wijze van vastlegging van ritten biedt voor het maken van onbedoelde fouten, biedt tegelijkertijd ook gelegenheid voor het maken van opzettelijke fouten (fraude). De houding en het gedrag van de persoon die de ritregistratie doet is daarbij van doorslaggevend belang.

In een situatie dat op basis van variabele bijtelling de belastinginkomsten voor privégebruik van de zakelijke auto geïnd worden, is de Belastingdienst afhankelijk van de integriteit van de ritregistratie.

B.1.2 DE AUTOMATISERING VAN RITREGISTRATIE

In de proef is gebruik gemaakt van ritregistratiesystemen voorzien van het keurmerk RRS. Deze systemen zijn getoetst door de Stichting Keurmerk Ritregistratiesystemen die dit op haar beurt laat toetsen door een onafhankelijke auditor (Mazars).

Er zijn 29 verschillende aanbieders van ritregistratiesystemen met een keurmerk. Zij vertegenwoordigen ongeveer 80% van de professionele markt voor ritregistratiesystemen. Het keurmerk is in handen van een onafhankelijke stichting. De eisen van het keurmerk zijn opgebouwd aan de hand van een door de Belastingdienst gepubliceerd normenkader. De output van al deze systemen is hetzelfde, een XAR-auditfile. Deze XAR-auditfile, de outputfile van een ritregistratiesysteem met een keurmerk, is voortgekomen uit een publiek-private samenwerking tussen de Belastingdienst en de ritregistratiesysteemleveranciers.

Een aantal kenmerken van een XAR-auditfile:

- 100% sluitende ritadministratie omdat iedere rit geregistreerd wordt.
- Van iedere rit is bekend of het een privé, zakelijke, woonwerk of gemengde rit betrof.
- Van iedere niet-privérit is bekend wat het begin- en eindadres is, wanneer de rit heeft plaatsgevonden en wie de bestuurder was.
- Van iedere niet-privérit wordt met een frequentie van 1x per minuut de locatie, aan de hand van coördinaten, bepaald.
- Iedere wijziging die achteraf wordt doorgevoerd in de ritregistratie wordt vastgelegd inclusief wie dit heeft gedaan, wanneer dit heeft plaatsgevonden en wat de reden is.
- Stamgegevens als welk voertuig het betreft (zoals merk, model, kenteken) en wie de bestuurder was, zijn bekend.
- De XAR-auditfile is direct opvraagbaar, omdat de ritregistratie plaatsvindt op het moment dat een rit daadwerkelijk gemaakt wordt.

Een onderdeel van de audit door Mazars is de correcte werking van het XAR-auditfile. In [bijlage 9](#) staat een figuur opgenomen over de opbouw van een XAR-auditfile.

B 1.2.2 VARIABELE BIJTELLING IN RELATIE TOT EEN XAR-AUDITFILE

Bij een systeem van variabele bijtelling moet de ritregistratie controleerbaar zijn voor de Belastingdienst en moet er een signaal volgen naar de werkgever dan wel salarisadministratie voor het doorbelasten van de bijtelling aan de hand van het gereden aantal privékilometers. Dit moet geautomatiseerd gebeuren. Het is onpraktisch en alleen theoretisch mogelijk om te veronderstellen dat dit vormvrij of via een Excel zou kunnen plaatsvinden.

Het is logisch om een vast format aan te houden en die is er al, de XAR-auditfile. Doordat de XAR-auditfile volgens een vaste structuur en met vaste componenten is opgebouwd en direct opvraagbaar is, wordt de kans op het maken van fouten, of het plegen van fraude, geminimaliseerd. Dit verhoogt de mate van juistheid van de ritadministratie.

Het controleren van een ritadministratie aan de hand van een XAR-auditfile wordt bovendien vergemakkelijkt, daar volledigheid en tijdigheid geborgd zijn.

4. ONDERZOEKSVRAAG B

Workload voor de Belastingdienst

Gedurende de pilotperiode hebben we honderden XAR-auditfiles ontvangen. Deze auditfiles worden gegenereerd door de ritregistratiesystemen volgens het normenkader van de Belastingdienst. Deze ritregistratiesystemen hebben het keurmerk RRS en worden geaudit op een juiste werking door de stichting SKRRS.

Al deze XAR-auditfiles zijn geanalyseerd en de ritdata is onderzocht. Aan de hand hiervan geven we antwoord op één van de hoofdvragen van het onderzoek:

Fiscaal leerdoel 1: welke invloed heeft de variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van onder andere fraudebeheersing en fraudebestrijding?

B.1.3 TE CONTROLEREN ASPECTEN

Door gebruik te maken van een geautomatiseerd ritregistratiesysteem, voorzien van het keurmerk RRS, zijn de meeste aspecten waar een ritregistratie aan dient te voldoen reeds geborgd.

Er is dus al objectief vastgesteld met welke auto, waar, hoe en wanneer er gereden is. De enige beoordeling die resteert heeft betrekking op de juistheid van het karakter van een rit (privé of zakelijk).

CONCLUSIE

Het werken met een ritregistratiesysteem in het geval van variabele bijtelling is onontbeerlijk. Er is reeds een keurmerk waarbij de normen zijn vastgesteld in overleg met de Belastingdienst. Veel van de eisen die de Belastingdienst stelt zijn door de XAR-auditfile al geborgd. Echter, een berijder dient altijd wel aan te geven of een rit 'zakelijk' of 'privé' is. Hier zit de foutkans en dit moet worden gecontroleerd op juistheid.

Wat komt er bij het toetsen van een ritregistratie kijken:

Kenmerken van voertuig(en)	Merk	✓ Geborgd
	Type	✓ Geborgd
	Kenmerken van de auto	✓ Geborgd
Registreren van alle relevante kenmerken van alle ritten	Datum	✓ Geborgd
	Beginstand en eindstand van de kilometerteller	✓ Geborgd
	Beginadres en eindadres	✓ Geborgd
	De gereden route indien deze afwijkt van de meest gebruikelijke	✓ Geborgd
	Het karakter van de rit	

B2 BEVINDINGEN BIJ PILOTDEELNEMERS

De ritadministraties van de deelnemers van de proef zijn onderzocht. In totaal zijn er 16.983 zakelijke ritten geanalyseerd. Een uitgebreide analyse vindt u in [bijlage 10](#).

	Zakelijk
Aantal ritten	16.983
Aantal kilometer	549.136

De focus ligt op de zakelijke ritten, omdat de kernvraag is of deze ritten niet eigenlijk privé hadden moeten zijn.

B.2.1 DATUM WAAROP DE ZAKELIJKE RIT GEMAAKT IS

Van het totaal van 16.983 zakelijke ritten hebben 16.263 ritten op een doordeweekse dag plaatsgevonden. Van de resterende ritten hebben er 525 ritten (3,1%) plaatsgevonden op zaterdag en 195 ritten (1,1%) op zondag.

	Werkweek	Zaterdag	Zondag	Totaal
Zakelijke/woonwerk ritten	16.263	525	195	16.983
Aantal kilometer	534.871	10.166	4.099	549.136

Van alle respondenten heeft 54,5% één of meer zakelijke ritten gerapporteerd op zaterdag en/of zondag. Vervolgonderzoek is noodzakelijk om te beoordelen of deze ritten correct zijn geregistreerd.

B.2.2 TIJDSTIP WAAROP EEN ZAKELIJKE RIT GEMAAKT IS

Er is specifiek gekeken naar ritten die na 19.00 uur hebben plaatsgevonden. In totaal heeft 4,9% van de geanalyseerde zakelijke ritten plaatsgevonden na 19.00 uur.

	Voor 19.00 uur	Na 19.00 uur	Totaal
Zakelijke/woonwerk ritten	16.149	834	16.983
Aantal kilometer	535.931	13.205	549.136

Van alle respondenten heeft 84,1% zakelijke ritten gerapporteerd na 19.00 uur. Vervolgonderzoek is noodzakelijk om te beoordelen of deze ritten correct zijn geregistreerd.

B.2.3 AFWIJKENDE RITAFSTAND

Van een tiental deelnemers is een diepgaande analyse gedaan op het gebied van ritten die meer dan eens worden afgelegd. Van deze ritten is de verwachting dat de gereden afstand vrijwel identiek aan elkaar is. Deze berijders reden 1.242 keer naar 280 bestemmingen. Met de kortste route van A naar B als uitgangspunt is gekeken naar de relatieve afwijkingen. Dit heeft tot het volgende overzicht geleid:

	Aantal	%
Rit met kortste afstand	280	-
Ritten met afwijking <10%	646	67%
Ritten met afwijking 10-25%	144	15%
Ritten met afwijking 25-50%	103	11%
Ritten met afwijking >50%	69	7%
Totaal	1.242	100%

Uit het onderzoek van deze ritten blijkt dat tweederde van de identieke ritten een afwijking in ritafstand heeft van minder dan 10%. 7% van de onderzochte ritten heeft een afwijking van meer dan 50% ten opzichte van de rit met de kortste route. Uit de analyse blijkt dat de variëteit groot is. Het kan hier gaan om een rit van 4,7 km terwijl de kortste rit een afstand van 2,4 km had. Dit kan net een andere route zijn en gewoon kloppen. Echter we hebben ook situaties achterhaald waarbij het ging om een rit van 2,9 km waar men 45,4 km over gedaan heeft.

Bij extreme afwijkingen is er reden tot vervolgonderzoek of het karakter van de rit onjuist is aangegeven.

B.2.4 HANDMATIGE WIJZIGINGEN

Handmatige wijzigingen worden geregistreerd en gerapporteerd in de XAR-auditfile. Het gemiddeld aantal handmatige wijzigingen per maand varieerde tussen de 0 en 148 met een gemiddelde van 39.

Een handmatige wijziging van een specifieke rit staat vaak niet op zichzelf. Een rit is veelal onderdeel van een heen- en terugreis, of van een aantal aan elkaar gerelateerde ritten. Controle van een handmatige rit dient dan ook plaats te vinden in perspectief tot de ritten erom heen.

B.2.4 REISGEDRAG EN ROUTINES

In het onderzoek van de XAR-auditfiles van individuele zakelijke rijders hebben wij kunnen constateren dat iedere zakelijke rijder een specifiek reisgedrag vertoont met bepaalde routines en het daarmee mogelijk is een profiel van de zakelijk rijder op te maken en (incidentele) afwijkingen naar voren te brengen. Vervolgonderzoek in de vorm van hoor en wederhoor bij de zakelijk rijder is echter noodzakelijk om te bepalen of een (incidentele) afwijking een fout betreft, of dat het correct geadministreerd is.

CONCLUSIE

Op basis van data-analyse van de XAR-auditfiles zijn vermoedelijke fouten in de ritadministratie goed vast te stellen. Vervolgonderzoek en hoor en wederhoor is noodzakelijk om te valideren of de afwijking daadwerkelijk fraude betreft. Er is verder nog grote winst te behalen door standaardisatie in pakketten en goede instructie richting berijders.



B3 PRAKTIJKVOORBEELDEN

In de XAR-auditfile worden naast het begin- en eindadres ook ritdetailpunten geregistreerd. Het betreft hier locatiecoördinaten die minimaal 1x per minuut vastgelegd worden. Op basis van deze coördinaten kan de exacte route van een rit vastgesteld worden. Hieronder is een tweetal ritten weergegeven waarbij de afstand van de gereden route substantieel afwijkt van de optimale route. In beide gevallen is de rit geregistreerd als zakelijke rit. In één van de twee gevallen is dit correct. In het andere geval blijkt de rit een privécomponent te bevatten.

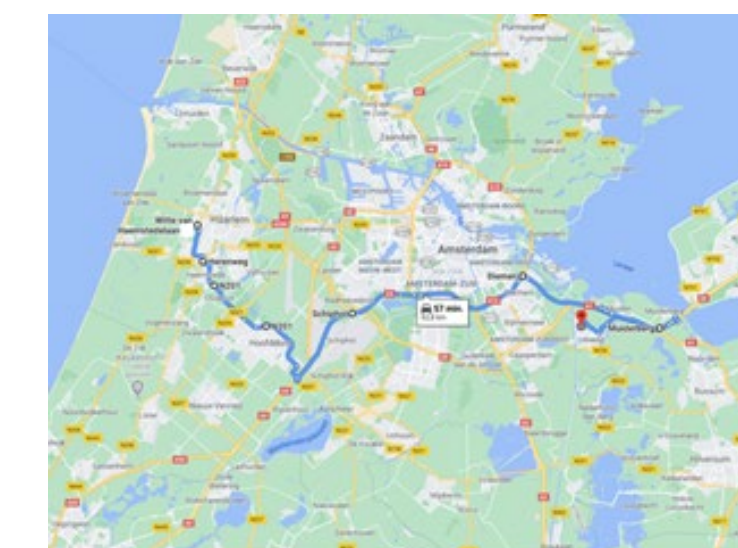
VOORBEELDCASUS 1

Situatie: **rit van Weesp naar Haarlem**

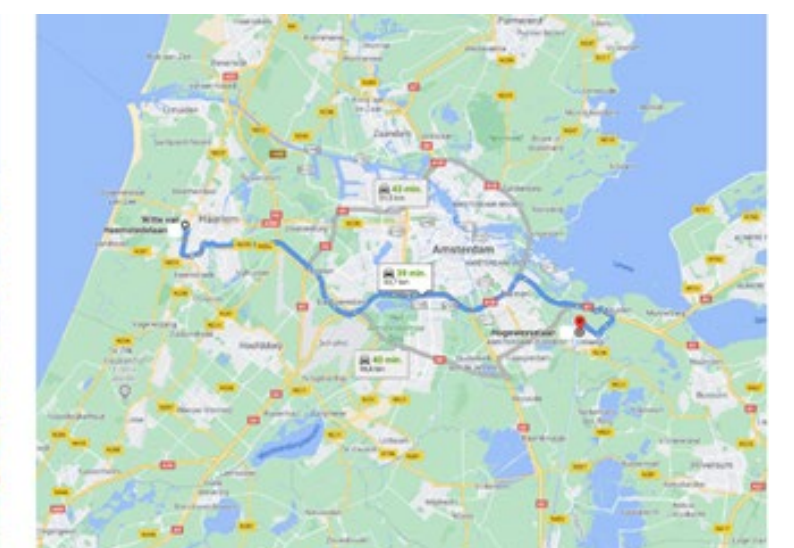
Karakter van de rit: **zakelijk**

Afstand gereden route: **63,6 km**

Afstand optimale route (volgens Google Maps): **43,7 km**



Gereden route



Optimale route

Op basis van deze situatie die op basis van onderzoek van de XAR-auditfile naar voren is gekomen, is contact opgenomen met de zakelijk rijder.

Uitkomst telefonisch interview: in het telefonisch interview is gevraagd naar de aard van de rit. Wat blijkt is dat de zakelijk rijder onderweg, in Hoofddorp, een pakje moest afleveren, waarna de route vervolgd werd. De rit is door de zakelijk rijder aangemerkt als zakelijk en dat blijkt correct te zijn.

oordeel: **CORRECT**

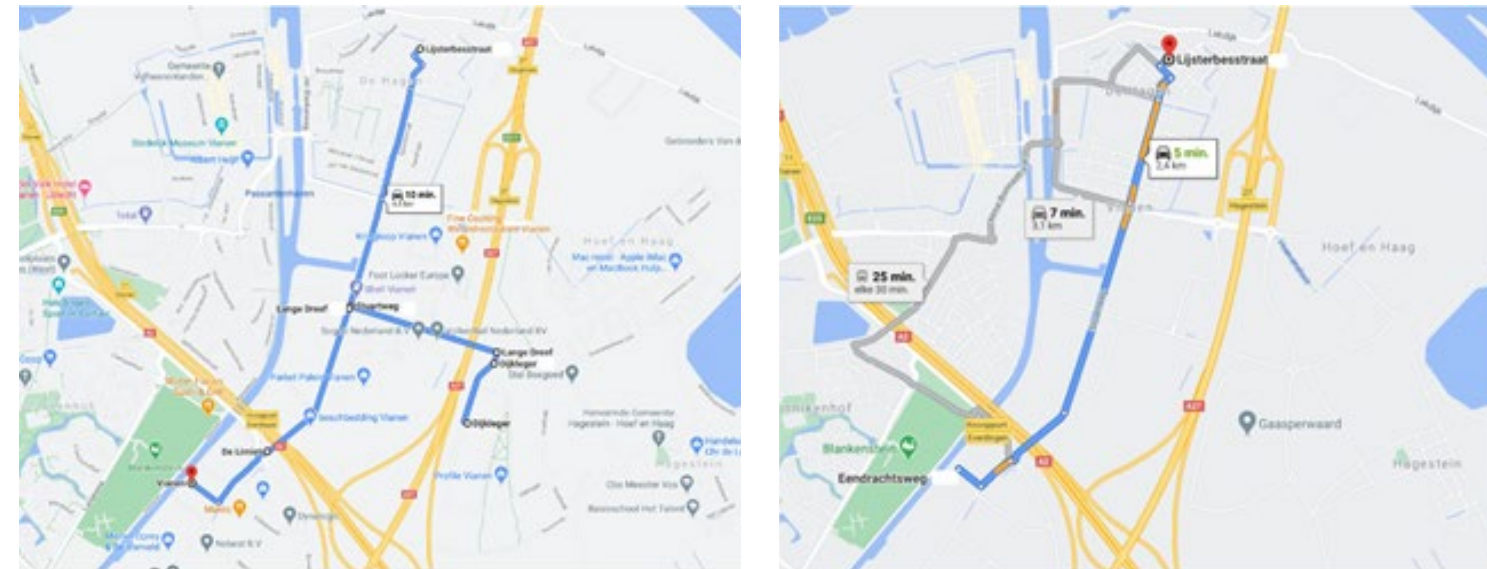
VOORBEELDCASUS 2

Situatie: **rit binnen de bebouwde kom van Vianen**

Karakter van de rit: **zakelijk**

Afstand gereden route: **4,7 km**

Afstand optimale route (volgens Google Maps): **2,4 km**



Gereden route

Optimale route

Op basis van deze situatie die op basis van onderzoek van de XAR-auditfile naar voren is gekomen, is contact opgenomen met de zakelijk rijder.

Uitkomst telefonisch interview: in het telefonisch interview is gevraagd naar de aard van de rit. Wat blijkt is dat er omgereden is om iemand af te zetten (privéactiviteit), om vervolgens terug te keren naar de oorspronkelijke route. De rit is aangemerkt als zakelijk, maar dit is niet correct. Het betreft hier een gemengde rit, waarbij een totaal van 2,4 km zakelijk is gereden en 2,3 km privé.

OORDEEL: NIET CORRECT

CONCLUSIE

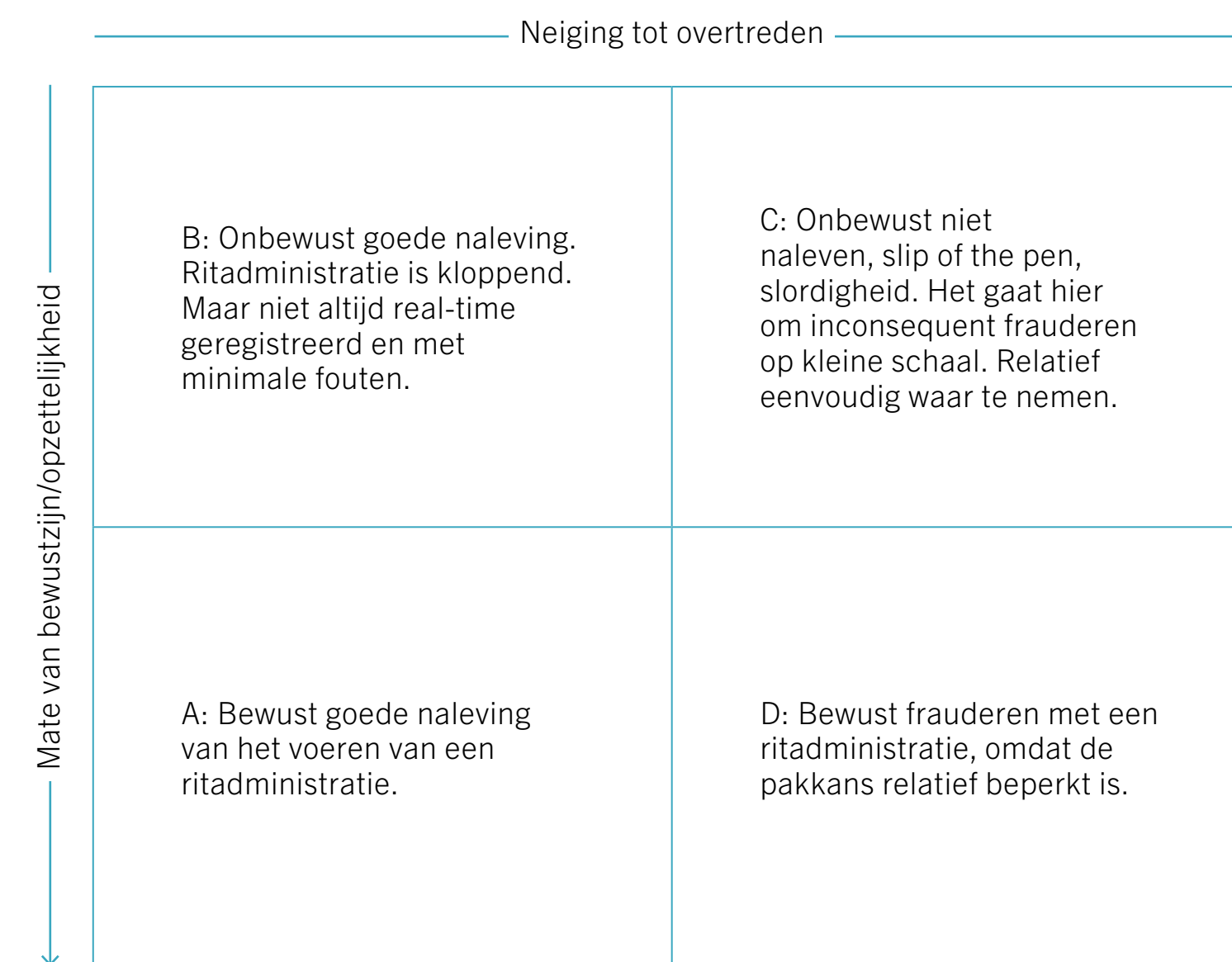
Er is tot op een grote mate van detailniveau exact te achterhalen of een rit al dan niet privé geweest is. Veel fouten in de privé/zakelijk registratie kunnen redelijk makkelijk worden gedetecteerd.

B4 FRAUDEBEHEERSING

Zoals eerder gesteld, biedt de gelegenheid tot het maken van fouten ook ruimte om te frauderen. In dit hoofdstuk zoomen we daar verder op in. Voor meer details verwijzen wij naar [bijlage 11](#).

B.4.1 FRAUDEKWADRANT

Wij onderscheiden een viertal gedragstypes. Deze staan omschreven in het volgende kwadrant.

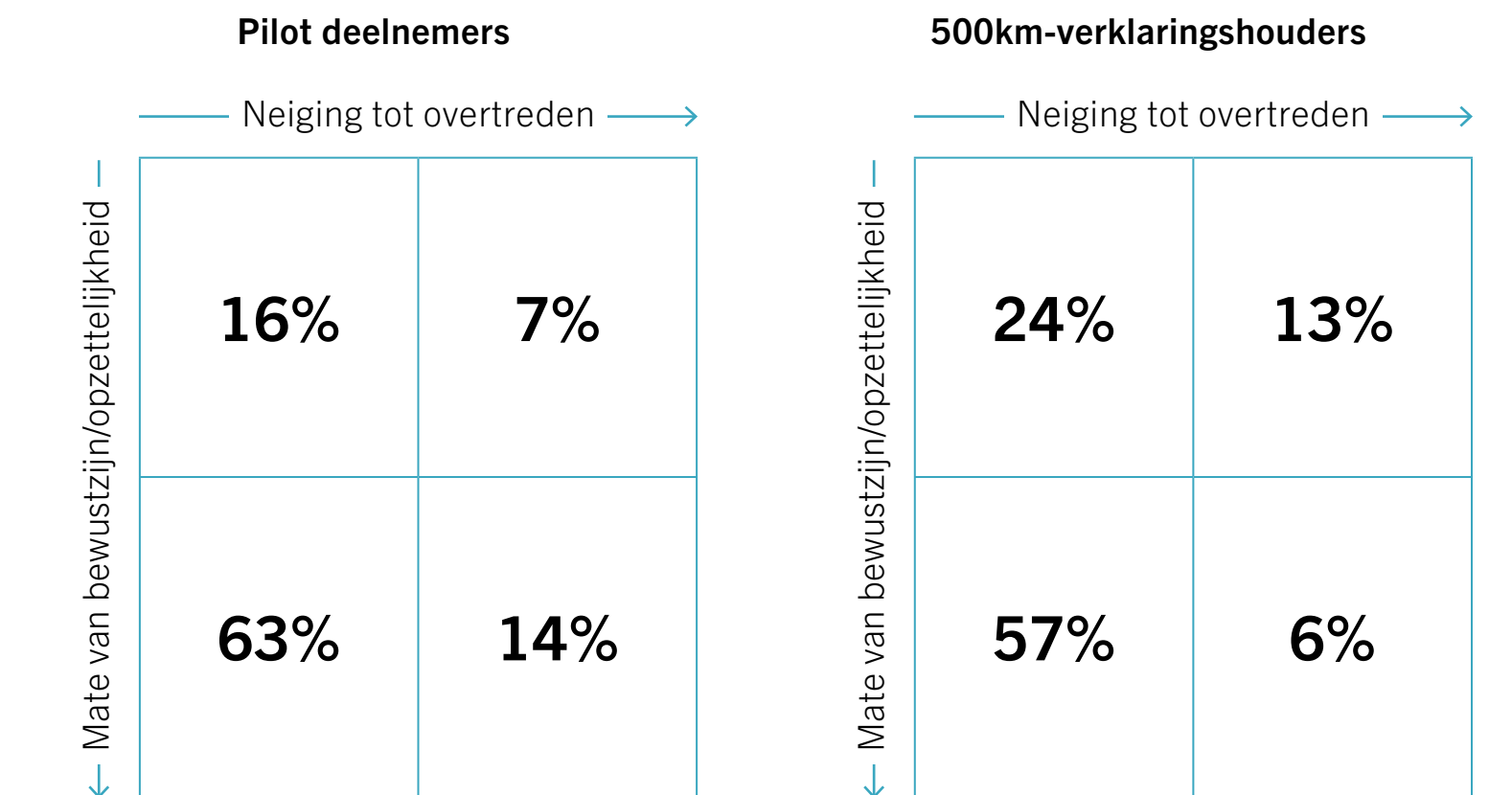


Dit kwadrant maakt onderscheid in een viertal vaker gebruikte gedragstypes in handhaving. Van bewust goed naleven (categorie A) tot moedwillig frauderen (categorie D). Uiteraard is het de bedoeling om zoveel mogelijk rijders in categorie A te krijgen.

Waar rijders zich bevinden in het kwadrant kent een aantal afhankelijkheden. Enerzijds is dit de mogelijkheid tot frauderen (hoe makkelijk is het) en anderzijds de pakkans (wat is het risico).

B.4.2 ANALYSE VAN FRAUDE EEN VERGELIJKING

Als onderdeel van het onderzoek hebben we de groep zakelijke rijders die deel heeft genomen aan de proef geplot in dit kwadrant. Hetzelfde is gedaan met de 306 zakelijke rijders die de enquête hebben ingevuld en geen bijtelling betalen. Zij hebben immers vragen beantwoord over hoe zij op dit moment de kilometeradministratie bijhouden.



Als we de resultaten uit de pilot (nieuw systeem) en de resultaten uit de enquête onder 500km-verklaringhouders (huidig systeem) naast elkaar zetten, dan zien we een interessant verschil. Allereerst zijn er overeenkomsten. 79% tot 81% van de zakelijk rijders doet goed haar best tot goede naleving met een minimale neiging tot overtreden (twee linkerkolommen opgeteld).

Als we kijken naar de bovenste kolommen, de 'onwetenden', dan zijn er bij de pilot-deelnemers met een systeem 23% 'onwetenden' en bij de 500km-verklaringhouders 37% onwetenden. Dit is een significant verschil. Het per ongeluk fout administreren is bij de pilotdeelnemers een stuk lager. De groep bewust manipulerende rijders wordt daarentegen groter, van 6 naar 14%. Dit percentage geeft niet aan dat er meer of minder wordt gefraudeerd, het geeft met name aan dat het beter meetbaar is als er gefraudeerd wordt. Oftewel, het wordt duidelijker als iemand bewust manipuleert. Het is verder aannemelijk dat de 14% in praktijk snel zal dalen. Immers, doordat de fraude sneller zichtbaar is, wordt de pakkans vergroot en zal de neiging tot bewust overtreden kleiner worden.

CONCLUSIE

Het aantonen van een juiste ritregistratie middels een XAR-auditfile is veel zekerder dan de huidige 'vrije bewijsleer'. Daardoor wordt er door 14% van de bestuurders geen 'onbewuste' of 'deels bewuste' fouten meer gemaakt. Er is ook een toename van 8% geconstateerd in het aantal bestuurders dat bewust manipuleert met de ritregistratie.

B5 FRAUDEBESTRIJDING EN CAPACITEIT

B.5.1 FRAUDEBESTRIJDING

Daar waar een zakelijke rijder de mogelijkheid heeft zijn ritregistratie aan te passen, is er de kans dat er gefraudeerd wordt. Altijd zal een bestuurder zelf moeten aangeven of een rit 'privé' of 'zakelijk' is. Om fraude te bestrijden is daarom controle nodig.

Door controles op basis van geautomatiseerde mechanismes te doen, is het mogelijk om op grote(re) schaal controles uit te voeren. Op basis van automatisering en het gebruik van bijvoorbeeld auditrules kunnen snel (grote) afwijkingen inzichtelijk gemaakt worden in ritadministraties.

Ons onderzoek heeft echter aangetoond dat het analyseren van een ritadministratie alleen niet voldoende is. Ritten kunnen onlogisch lijken maar wel correct zijn. Daarom is handmatig vervolgonderzoek nodig om te beoordelen of een mogelijke fout ook daadwerkelijk een fout blijkt te zijn, of dat er een verklaring voor is, voordat er (financiële) consequenties aan worden verbonden.

B.5.2 CAPACITEIT

Op dit moment controleert de Belastingdienst de 350.000 bestuurders die in het bezit zijn van een 500km-verklaring. Met dezelfde capaciteit verwachten wij dat het aantal controles verdubbeld kan worden als alle controles verlopen via data-analyse van XAR-auditfiles. Deze inschatting komt uit gesprekken met de Belastingdienst waarbij er gesproken is over de hoeveelheid werk dat komt kijken bij het opvragen en analyseren van niet-geautomatiseerde ritregistraties, bijvoorbeeld in Excel.

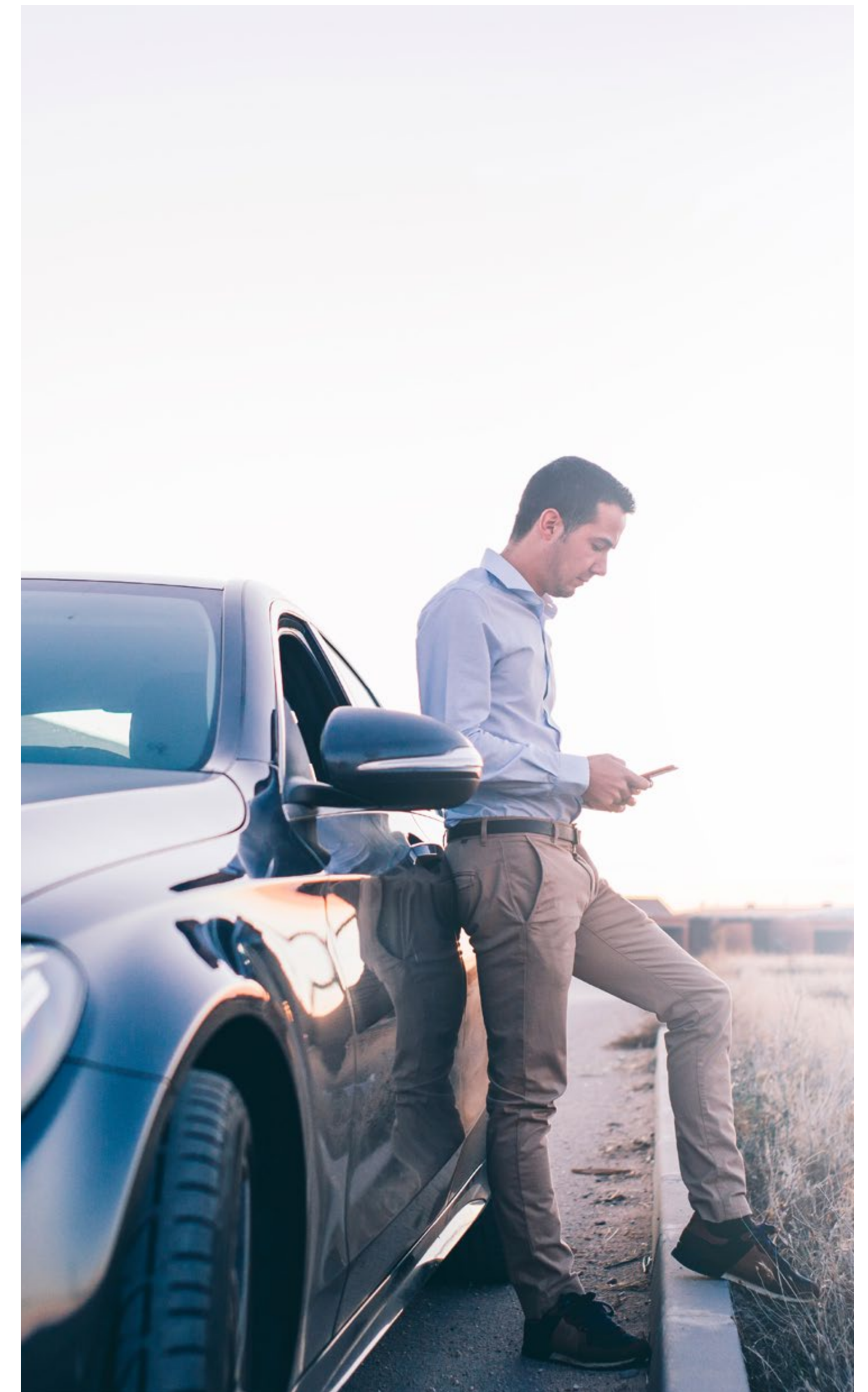
In onderdeel C van dit rapport worden twee scenario's beschreven. Hier lopen we in deze alinea over capaciteit al even op vooruit.

Als het hele systeem van bijtelling vervangen wordt door variabele bijtelling (scenario 1) dan gaan 1.350.000 bestuurders ritten registreren. Dit zal een benodigde capaciteitstoename van 93% betekenen voor het controleapparaat ($1.350.000 / 700.000 = +93\%$).

Als de 500km-regeling vervangen zal worden door variabele bijtelling (scenario 2) dan is er geen uitbreiding van capaciteit nodig. De 560.000 bestuurders vallen dan binnen de capaciteit van 700.000 (verdubbeling t.o.v. 350.000).

CONCLUSIE

Controle is noodzakelijk maar makkelijker te realiseren door eenduidige data-analyse van de XAR-auditfiles. De gepercipieerde pakkans wordt groter en daardoor zal de vrijwillige naleving ook groter zijn. De inschatting is dat er met dezelfde capaciteit en controledichtheid het dubbele aantal controles uitgevoerd kan worden. Bij een volledig systeem van variabele bijtelling is er wel extra capaciteit nodig. Bij het vervangen van de 500km-regeling door variabele bijtelling is de huidige capaciteit voldoende.



5. ONDERZOEKSVRAAG C

Belastinginkomsten en hoogte bijtelling per kilometer

In dit onderdeel verzamelen we de gegevens van zowel de pilot, de enquêtes als van algemene financiële bronnen. We bekijken vervolgens één van de hoofdvragen van het onderzoek:

Wat betekent de invoering van variabele bijtelling voor de belastinginkomsten, inclusief de mogelijke hoogte van de bijtelling per kilometer (prijselasticiteit)?

Allereerst dient opgemerkt te worden dat dit rapport niet als hoofddoel heeft om een volledige doorrekening en financiële analyse te maken.

Een nader onderzoek zal een nog zorgvuldigere verwachting van de financiële consequenties kunnen benaderen. Wel is er een zorgvuldige eerste inschatting te maken op basis van een aantal onderzochte variabelen, markt cijfers en goed doordachte aannames.

C1 KENGETALLEN

C.1.1 AANTAL KILOMETERS

De berijder is gevraagd naar zijn/haar jaarlijks gemiddeld aantal kilometers.

Totaal	36.200
Woonwerk	10.200
Zakelijk	16.800
Privé	9.200

De berijders uit de enquête geven aan gemiddeld in totaal 36.000 kilometer per jaar te rijden, waarvan 9.200 kilometers voor privédoeleinden.

Uit andere onderzoeken en vanuit de pilotgroep worden deze data bevestigd. In de pilotgroep is gemeten hoeveel kilometer er privé is gereden. Vanuit de vijf maanden in de pilot is dit geëxtrapoleerd naar 12 maanden; 10.584 kilometer per jaar. Gecorrigeerd op de 14% COVID-19-impact is dit 12.306 km per jaar.

Het gemiddelde vanuit het onderzoek: 'Wat beweegt de zakelijke rijder' van VZR geeft een gemiddeld aantal privékilometers van 10.200 per jaar aan in 2020.

Voor de rekensommen in dit onderzoek nemen we 10.000 privékilometers per jaar als uitgangspunt. Dit is echter een aanname, het verdient aanbeveling op een later moment het exact aantal privékilometers te onderzoeken.

CONCLUSIE

Het daadwerkelijk aantal privékilometers per jaar varieert per berijder. De pilotgroep rijdt geëxtrapoleerd en gecorrigeerd op COVID-19 12.306 kilometer per jaar. In de validerende enquête geven de berijders aan 9.200 kilometer per jaar privé te rijden. In de berekeningen gaan we uit van een gemiddelde van 10.000 kilometer per jaar.

C.1.2 HUIDIGE INKOMSTEN BIJTELLING

De laatst bekende openbare gegevens met betrekking tot de inkomsten uit bijtelling staan in onderstaande tabel.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Brandstofaccijnzen	7.730	7.530	7.628	7.710	7.791	8.058	8.338
Bijtelling LB/IB	1.962	1.866	1.725	1.619	1.551	1.734	1.851
MRB	3.592	3.550	3.897	3.974	4.008	4.060	4.161
BPM	1.495	1.134	1.111	1.368	1.590	2.039	2.276
Totaal	14.779	14.080	14.361	14.671	14.940	15.891	16.626
BBP	652.966	660.463	671.560	690.008	708.337	737.048	771.000

Bron: Financiële jaarverslagen Rijk en CBS (BBP).

De inkomsten uit bijtelling in het jaar 2018 zijn € 1.851.000.000,-. Het aantal bijtellingsplichtigen is 771.000.

Vanuit dit referentiepunt, gegevens van het ministerie van Financiën en de gegevens uit het RDC Automotive Dashboard, is een aantal kengetallen teruggerekend om te komen tot een juist vergelijk in opbrengsten tussen de huidige situatie en de opties in het geval van de invoering van variabele bijtelling.

De gemiddelde autoprijs van zakelijke auto's in 2018 was € 39.000,- (bron: RDC Automotive Dashboard). Het gemiddelde bijtellingspercentage in 2018 was 19% (bron: RDC Markmonitor). Het percentage loonheffing van de gemiddelde berijder is in 2018 47,3%. (bron: ministerie van Financiën). Hier is rekening gehouden met aftrekposten en elementen als de algemene heffingskorting en arbeidskorting.

De gemiddelde heffingsgrondslag is dan € 26.715,-. Dit is niet hetzelfde als de gemiddelde catalogusprijs, vanwege elementen als bijvoorbeeld de aftrekposten inzake een eigen bijdrage en berijders die slechts een deel van het jaar bijtelling betalen.

Inkomsten uit bijtelling, scenario 1

Huidige situatie Inkomsten bijtelling

Aantal Berijders	Gemiddelde heffingsgrondslag	Gemiddelde bijtelling	Gemiddelde loonbelasting	Opbrengst
771.000	€ 26.715,-	19%	47,3%	€ 1.851.076.206,-

Met deze kengetallen en uitgangspunten is de opbrengst uit bovenstaande tabel gelijk aan de gepubliceerde cijfers uit de financiële jaarverslagen van het Rijk en het CBS.

C.1.3 BIJTELLINGSPLICHTIGEN

Met betrekking tot het aantal bijtellingsplichtigen, gaan wij uit van de volgende gegevens.

Soorten Zakelijke rijders:

1.500.000	bijtellingsplichtig want kunnen privé rijden in auto van de zaak (kenteken op naam bedrijf)
379.000	houden de auto buiten de bijtelling, met name busjes, afgesloten terrein, afspraken met belastinginspecteur
1.121.000	bijtelling totaal
350.000	500km-verklaringhouders
771.000	betalen bijtelling

De 771.000 komt uit de eerder genoemde tabel. De bron van de 350.000 berijders die een 500km-verklaring hebben getekend is de Belastingdienst. De 379.000 berijders die de auto buiten de bijtelling houden, is een educated guess op basis van marktcijfers. Dit getal speelt in de verdere rekensommen geen rol.

C2 SCENARIO 1 VARIABELE BIJTELLING VOOR IEDEREEN

In dit scenario gaan alle zakelijke rijders over naar een systeem van variabele bijtelling. De gemiddelde berijder rijdt een auto van € 39.000,-, heeft een bijtelling van 19% en betaalt gemiddeld 47,3% loonbelasting. De gemiddelde berijder rijdt 10.000 kilometer per jaar in privé. Hier hoort op basis van dit kilometrage een kilometerprijs bij van netto € 0,35 per kilometer.

We nemen hier de kilometerkostprijs op basis van de gemiddelde cataloguswaarde omdat dit de waarde is die berijders feitelijk te zien krijgen.

Dit is dus de gepercipieerde kostprijs per kilometer die genomen wordt in relatie tot de prijselasticiteit. Berijders gaan op basis van deze kilometerkostprijs 15% minder rijden (zie > **alinea A.2**). Dit leidt tot een gemiddeld privékilometrage per jaar van 8.500 km.

De berijders die de auto nu niet privé gebruiken (350.000) - die in het systeem van een variabele bijtelling deze auto wel kunnen gaan gebruiken - zullen niet direct allemaal 8.500 kilometer per jaar gaan rijden met de auto van de zaak. Zij hebben immers de mobiliteit nu ook ingericht zonder het gebruik van de auto van de zaak. In de gehouden enquête onder deze groep berijders geeft 37% aan de auto vaker te gaan gebruiken. Het is ook te verwachten dat dit percentage in de loop van de tijd verder toeneemt. We rekenen daarom met twee scenario's.

1. De 500km-verklaringhouders gaan in het eerste jaar gemiddeld 2.500 kilometer privé rijden.
2. De 500km-verklaringhouders rijden na drie jaar gemiddeld 5.000 kilometer privé.

Voor de berekening in de opbrengsten nemen we de kilometerkostprijs gebaseerd op de gemiddelde heffingsgrondslag van € 26.715,-. Op die manier gebruiken we dezelfde uitgangspunten als bij de gepubliceerde opbrengst in 2018 van € 1.851.000.000,-. De netto kilometerkostprijs die hoort bij € 26.715,- bedraagt: € 0,24 (zie > **bijlage 2.3** voor calculatiemethode). Dit geeft bij het invoeren van een systeem met variabele bijtelling de volgende uitkomsten.

Inkomsten uit bijtelling, scenario 1

	Aantal Berijders	Privé kilometers	Netto prijs per km	Opbrengst
	771.000	8.500	€ 0,24	€ 1.572.840.000,-
Na 1 jaar	350.000	2.500	€ 0,24	€ 210.000.000,-
Totaal	1.121.000			€ 1.782.840.000,-
	771.000	8.500	€ 0,24	€ 1.572.840.000,-
Na 3 jaar	350.000	5.000	€ 0,24	€ 420.000.000,-
Totaal	1.121.000			€ 1.992.840.000,-

Het invoeren van een systeem van variabele bijtelling zou met deze uitgangspunten in het eerste jaar 68 miljoen euro kosten. (€ 1.782.840.000,- - € 1.851.000.000,- = -€ -68.160.000,-). In het derde jaar levert de variabele bijtelling € 141.840.000,- op. (€ 1.992.840.000,- - € 1.851.000.000,-).

Bovenstaande opstelling is berekend met zoveel mogelijk gelijkblijvende omstandigheden zodat er een juist vergelijk ontstaat. Uiteraard moet de exacte kilometerkostprijs nog worden bepaald en kan deze ook dienen als een variabele om te sturen in de opbrengsten.

Een bijkomend voordeel van dit scenario is de potentiële bruto CO₂ winst van 188 miljoen kilogram CO₂ (107.554.500 kilo (zie > **paragraaf A.4.1**) + 80.500.000 kilo (zie > **paragraaf A.4.3**)). Een bijkomend nadeel is de verplichting dat iedereen een gecertificeerd ritregistratiesysteem in de auto moet hebben en dat iedereen de ritten als zakelijk of privé moet kwalificeren. Dit geeft een extra administratieve last. Deze is in dit rapport niet nader gekwantificeerd.

CONCLUSIE

Het volledig overstappen naar een variabele bijtelling geeft op basis van deze aannames een bruto besparing van 188 miljoen kilogram CO₂ en een besparing van 1,2 miljard privékilometers met de auto van de zaak. De inkomsten uit bijtelling zijn na drie jaar € 142 miljoen hoger dan in de huidige situatie.

C3 SCENARIO 2 VARIABELE BIJTELLING IN PLAATS VAN DE 500KM-VERKLARING

In dit scenario blijft de huidige bijtellingssystematiek in stand, echter de 500km-verklaring wordt afgeschaft. Berijders kunnen ervoor kiezen om een ritregistratie bij te houden en variabele bijtelling te betalen. Wij verwachten dat 20% van de zakelijke rijders dat nu bijtelling betaalt, besluit over te stappen naar een variabele bijtelling. Deze berijders zullen dit doen uit economische overwegingen. Zij rijden nu gemiddeld 10.000 privékilometers per jaar en zijn maximaal in staat om 25% te besparen op de privékilometers (zie ► **paragraaf 2.1.10**). Wij gaan daarom uit van deze afslag en rekenen met een jaarkilometrage in privé van 7.500 km. De overige groep berijders (616.800) blijft de reguliere bijtelling betalen. We houden rekening met de volgende kilometrages voor de auto's die nu buiten de bijtelling worden gehouden.

1. De 500km-verklaringhouders gaan in het eerste jaar gemiddeld 2.500 kilometer privé rijden.
2. De 500km-verklaringhouders rijden na drie jaar gemiddeld 5.000 kilometer privé.

Inkomsten uit bijtelling, scenario 2

Na één jaar

	Aantal berijders	Heffings grondslag	Gemiddelde bijtelling	Gemiddelde loonbelasting	Opbrengst
Normale bijtelling	616.800	€ 26.715,-	19%	47,3%	€ 1.480.860.964,-
Variabele bijtelling		Kilometers	Netto prijs per km		
Switchers (20%)	154.200	7.500	€ 0,24		€ 277.560.000,-
van 500km-verklaringhouders	350.000	2.500	€ 0,24		€ 210.000.000,-
Totaal inkomsten					€ 1.968.420.964,-

Na drie jaar

	Aantal berijders	Heffings grondslag	Gemiddelde bijtelling	Gemiddelde loonbelasting	Opbrengst
Normale bijtelling	616.800	€ 26.715,-	19%	47,3%	€ 1.480.860.964,-
Variabele bijtelling		Kilometers	Netto prijs per km		
Switchers (20%)	154.200	7.500	€ 0,24		€ 277.560.000,-
van 500km-verklaringhouders	350.000	5.000	€ 0,24		€ 420.000.000,-
Totaal inkomsten					€ 2.178.420.964,-

Het invoeren van een variabele bijtelling als vervanger van de 500km-regeling geeft in het eerste jaar een positief resultaat van € 117 miljoen. (€ 1.968.420.964,- - € 1.851.000.000,- = € 117.420.964,-). In het derde jaar levert het een positief resultaat op van € 327.420.964,- (€ 2.178.420.964,- - € 1.851.000.000,- = € 327.420.964,-). Daarnaast levert het een potentieel bruto CO₂ besparing op van 116 miljoen kilogram CO₂.

CO ₂ -besparing	Aantallen berijders	Kilometers	CO ₂ -besparing in grammen	Totale besparing CO ₂ in tonnen
Variabele bijtelling	154.200	2.500	93	35.852
van 500km-verklaringh.	350.000	5.000	46	80.500
Totaal				116.352

Uitleg CO₂-besparing in grammen. 139 - 93 is 46 (Zie ► **paragraaf A.4.3**).

In dit scenario gaan er gaan meer kilometers met de auto van de zaak gereden worden, echter dit zijn bewuste kilometers die niet met een oudere vervuilende auto gereden worden. Het levert de berijder vrijheid op om zijn vervoer zo efficiënt mogelijk in te richten en voor een deel van de berijders ook nog de mogelijkheid te besparen op de kilometers en dus de bijtelling. De mogelijke besparing op de bijtelling is dan niet alleen afhankelijk van de keuze van de auto, maar kan ook gerealiseerd worden door een

vermindering van het aantal te rijden privékilometers. Veel van de zakelijke rijders die nu een 500km-verklaring hebben, hebben nu al een ritregistratiesysteem. De weerstand en administratieve lasten voor het toepassen van dit scenario zal dan ook laag zijn.

CONCLUSIE

Het vervangen van de 500km-regeling door een systeem van variabele bijtelling geeft op basis van deze aannames een besparing van 116 miljoen kilogram CO₂. De inkomsten uit bijtelling gaan in dit scenario in het eerste jaar met € 117 miljoen omhoog. In het derde jaar met € 327 miljoen.

C4 HOOGTE VAN DE BIJTELLING PER KILOMETER

In dit onderdeel geven we een aantal inzichten over de mogelijke hoogte van de bijtelling per kilometer. Deze hoogte is bepalend voor de inkomsten voor de overheid, de acceptatie door berijders en bepaalt de mate van besparing in het aantal kilometers en CO₂.

Wij geven hier een aantal inzichten. Allereerst de methodiek en bijbehorende keuzes die gemaakt zijn, het element prijselasticiteit en het element marktconformiteit.

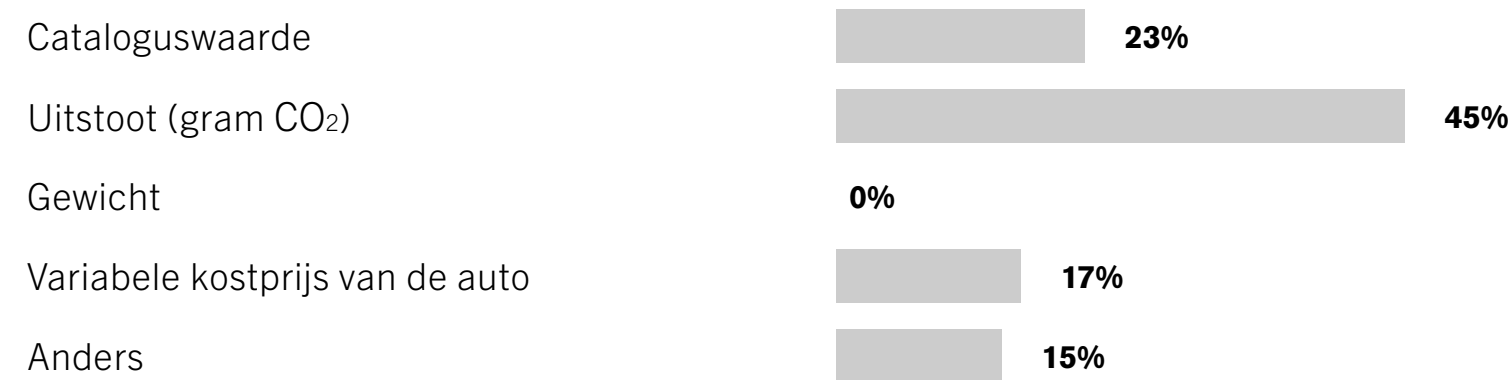
C 4.1 METHODIEK VAN KILOMETERKOSTPRIJSBEPALING IN DIT ONDERZOEK

In dit onderzoek is de huidige berekening van de bijtelling als uitgangspunt genomen om te komen tot een kilometerkostprijs. Er is gerekend met een basis bijtelling van 22%, te heffen over de catalogusprijs van de auto. Verder is er ook rekening gehouden met de bestaande kortingen op de bijtelling voor elektrische auto's.

De grote variabele om te komen tot een kilometerkostprijs is de norm van het aantal gereden privékilometers. Voor de pilotgroep hebben we hier 12.000 op jaarbasis aangehouden en dit ook als zodanig in ► **bijlage 3** beargumenteerd. Voor de berekeningen zijn we uitgegaan van het gemiddelde van 10.000 kilometer. Vastgesteld is dat het echte gemiddelde van het aantal gereden privékilometers nader onderzocht dient te worden. Ook is vastgesteld dat het gemiddelde niet ook direct per se de norm hoeft te zijn.

Om te komen tot een goede kilometerkostprijs voor variabele bijtelling dient opnieuw bepaald te worden op basis van welke grondslag er belasting geheven wordt. Wij hebben dit de deelnemers aan de pilot gevraagd en zij geven onderstaand antwoord.

Op basis van welke grondslag zou de kilometerprijs bepaald moeten worden?



C.4.2 PRIJSELASTICITEIT

Eerder in [paragraaf 2.1.10](#) en in onderdeel [A2](#) hebben we reeds de prijselasticiteit uitgelicht. Deze prijselasticiteit is gevonden en geanalyseerd op basis van een belangrijke vraag uit het validerend onderzoek. In onderstaande tabel is deze verder geëxtrapoleerd.

Netto kilometer kostprijs	% besparing privékilometers	Netto kilometer kostprijs	% besparing privékilometers
€ 0,18	4%	€ 0,40	16%
€ 0,20	6%	€ 0,45	18%
€ 0,22	9%	€ 0,50	19%
€ 0,24	11%	€ 0,55	22%
€ 0,25	11%	€ 0,60	25%
€ 0,30	13%	€ 0,65	25%
€ 0,35	15%	€ 0,70	25%

Deze prijselasticiteit is bijzonder waardevol en bepalend voor de effecten op de inkomsten en besparingen. De vragen die ten grondslag liggen aan deze tabel zijn summier en daarmee is het resultaat nog steeds belangrijk maar indicatief. Het verdient de aanbeveling om dit diepgaander te onderzoeken.

C.4.3 MARKTCONFORMITEIT

De bijtelling is bedoeld als een belasting voor het privégebruik van de auto. Hoe dichter de kilometerkostprijs de realiteit kan benaderen, hoe eerlijker variabele bijtelling is. Een kilometerkostprijs is redelijk makkelijk te benchmarken aan de praktijk.

We laten in onderstaande tabel een voorbeeld zien.

Vanuit de lijst met meest verkochte zakelijke auto's zijn in de diverse prijscategorieën drie modellen genomen. Een Renault Clio uit de prijsrange tot 20.000 euro, een Kia Niro uit de range tussen 20.000 en 40.000 euro en een BMW 3 serie uit de range boven de 40.000 euro.

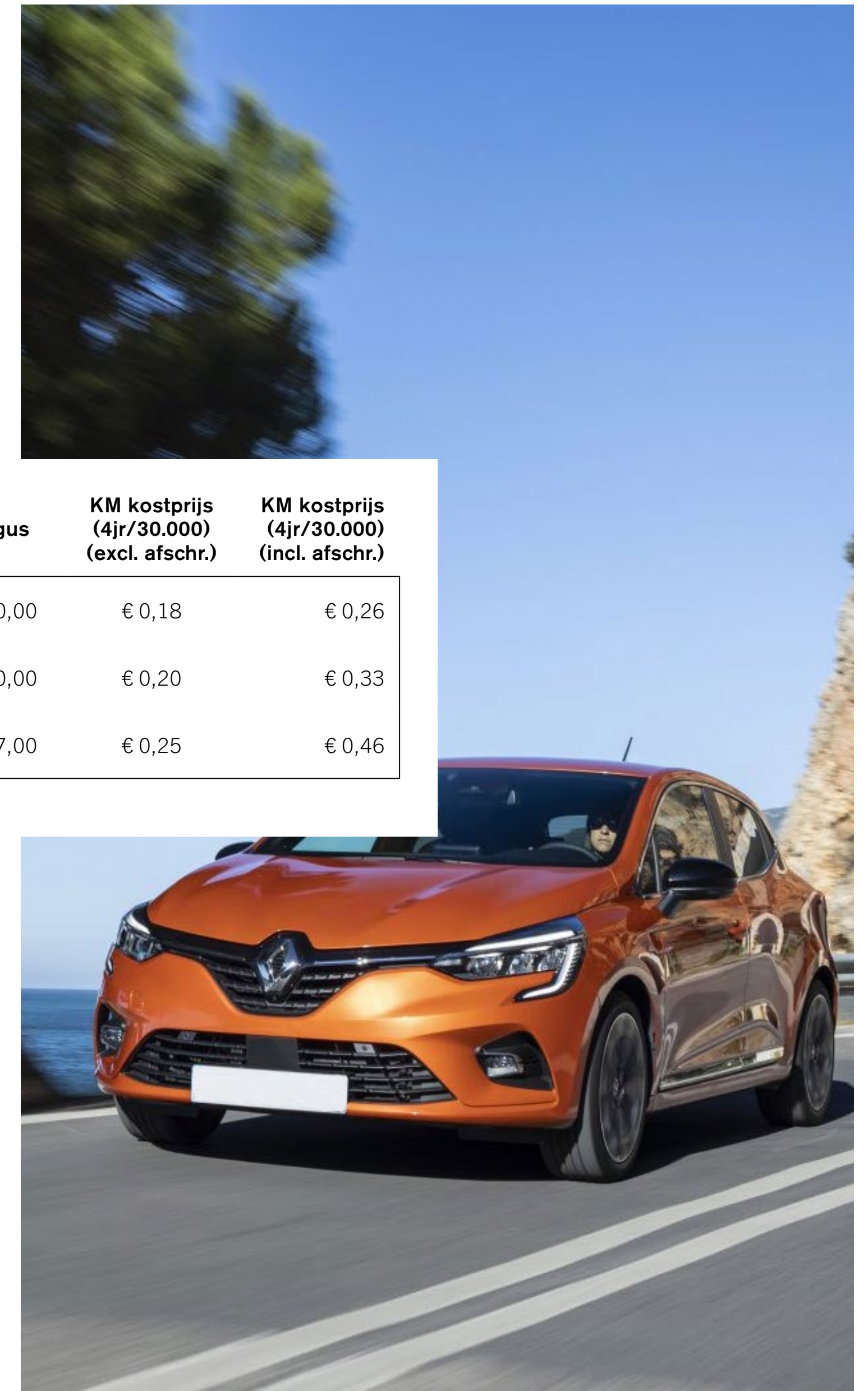
Merk	Model	Type	Uitvoering	Catalogus	KM kostprijs (4jr/30.000) (excl. afschr.)	KM kostprijs (4jr/30.000) (incl. afschr.)
Renault	Clio	5-deurs hatchback	Tce 100 Business Zenn	€ 17.100,00	€ 0,18	€ 0,26
Kia	Niro	5-deurs suv/crossover	1.6 GDI Hybrid Comfortline	€ 28.550,00	€ 0,20	€ 0,33
BMW	3-serie	Touring 5-deurs	318i Corporate Executive	€ 45.727,00	€ 0,25	€ 0,46

Bron: Autoweek

Wij vinden hier dat een Renault Clio een kilometerkostprijs heeft van € 0,26 en een BMW 3 serie een kilometerkostprijs van € 0,46.

De kilometerkostprijs van een toekomstig bijtellingssysteem kent dus een soort natuurlijke controle, namelijk de algemeen daadwerkelijk bekende kilometerkostprijs. Dit is hetzelfde als de WOZ-waarde van een huis. Deze heeft ook een relatie tot de marktwaarde op basis van de verkoopprijzen.

De vraag is echter op basis van welke uitgangspunten de kilometerkostprijs vastgesteld dient te worden. Om voor alle auto's afzonderlijk met verschillende kilometerkostprijzen te werken, lijkt niet logisch. Vragen die beantwoord moeten worden liggen op elementen als: normauto's, looptijd/kilometrage, inclusief of exclusief afschrijving etc.. Dit behoort nader onderzoek.



FASE 1 DE FYSIEKE PILOT

In de periode augustus tot en met december 2020 is het aantal privékilometers van 112 zakelijk rijders gemeten, die de beschikking hebben over een auto van de zaak. Er is gesimuleerd alsof zij variabele bijtelling betaalden. Men is 14% minder privé gaan rijden vanwege COVID-19 in deze periode. Waar nodig is deze correctiefactor toegepast.

Het merendeel van de deelnemers zal met een variabele bijtelling tot € 100,- meer of minder betalen, ten opzichte van de huidige 22% bijtelling. De systematiek geeft in de kern dus geen grote verschuivingen. Het grootste effect is het aantal privékilometers dat iemand rijdt met de auto van de zaak en dit heeft de berijder zelf in de hand.

Het gebruik van de zakelijke auto in privésituaties neemt toe naarmate de gezins-samenstelling groter is en ook als het inkomen hoger is. De locatie waar men woont maakt geen significant verschil. Het aantal privékilometers is bij iedere brandstofsoort vrijwel gelijk. Er is sprake van een duidelijk seizoenspatroon bij het rijden van privékilometers. Dit heeft effect op het maandelijks bijtellingsbedrag en zeer waarschijnlijk op keuzes die berijders maken om al dan niet met de auto van de zaak op vakantie te gaan. Met gemiddeld 13 kilometer per privérit kan vastgesteld worden dat er substitutiemogelijkheden zijn voor vervoer met een lagere range/tijd verhouding zoals bijvoorbeeld de (elektrische) fiets.

De opzet van de pilot met het inleveren van de ritadministratie, de beloning bij minder kilometers en de bijbehorende communicatie heeft in 68% van de gevallen een goede betrokkenheid opgeleverd van de deelnemers. Echter, bijna 70% heeft niet gelet op de privékilometers en 28% van de deelnemers geeft aan in een echte situatie anders te zullen reageren.

De fysieke pilot heeft een schat aan informatie opgeleverd. Er is vijf maanden lang tot op detail bij ruim 100 berijders gekeken naar reisgedrag en er zijn 16.983 ritten geanalyseerd. Van eigenschappen en gedragingen tot voorbeelden hoe een variabele bijtelling in de praktijk uitpakt voor een berijder. Wat we niet hebben kunnen vaststellen, is het effect van de beloning op het aantal privékilometers. Een daadwerkelijke simulatie is nodig om dit nader te onderzoeken.

FASE 2 VALIDEREND ONDERZOEK

Om extra data te verzamelen en de gevonden gedragingen in de fysieke pilot te valideren, is er een groot aanvullend onderzoek gehouden onder zakelijke rijders die bijtelling betalen (n=1.535).

In 77% van de gevallen is er een tweede auto in het huishouden. Vrijwel alle zakelijke rijders hebben een fiets tot hun beschikking, in 25% van de gevallen is dit een elektrische fiets. In 29% van de gevallen is het openbaar vervoer makkelijk bereikbaar en in 25% van de gevallen juist helemaal niet.

De zakenauto wordt privé ingezet voor alle uiteenlopende doeleinden en activiteiten, van boodschappen doen tot vakantie in het buitenland. Men is prima op de hoogte van de bijtelling, hier wordt bij aanschaf ook rekening mee gehouden, maar niet met wat dit per kilometer kost. Dit in tegenstelling tot de auto die in privé is aangeschaft. Daar weet men van de losse kostenelementen prima te vertellen wat de kosten zijn.

64% van de zakelijke rijders verwacht een gedragsverandering bij een systeem van variabele bijtelling. De zakelijke rijder verwacht over de hele linie van activiteiten te kunnen besparen. Echter, met name op kilometers in de alledaagse gang van zaken. Als bezoek aan de horeca, boodschappen doen, kinder- en sportactiviteiten.

De verwachting is dat er met name meer gereden gaat worden met de andere auto in het gezin, 22%, en met de fiets, 20%. Echter, ook de andere modaliteiten zullen groeien. 4% neemt vaker de trein en 2% neemt vaker de bus.

De zakelijke rijder verwacht in 43% van de gevallen dat een variabele bijtelling geen invloed heeft op de keuze van de auto. 20% kan dit nu nog niet voorspellen. 37% verwacht andere keuzes te gaan maken voor de zakenauto.

Zakelijke rijders die de auto buiten de bijtelling houden, zijn vaker tweeverdieners met een hoger salaris. De auto die zij rijden is gemiddeld duurder en ook de tweede auto in het gezin is een stuk groter. Zij rijden hun privékilometers nu vrijwel allemaal met de tweede auto uit het gezin. Deze berijders houden een ritregistratie bij.

6. CONCLUSIES

Grofweg gebruikt een derde een gecontroleerd systeem, een derde gebruikt wel een methodiek maar vanuit een ongereguleerde omgeving en een derde maakt optimaal gebruik van de vrije bewijsleer. Ondanks de integere houding van 81% van de berijders worden er onvermijdelijk fouten gemaakt in het bijhouden van de ritregistratie. 33% gebruikt een systeem met het keurmerk RRS, daar is de registratie onveranderbaar, maar 31% van de berijders gebruikt Excel en een kwart vult het soms achteraf pas in. 6% geeft ronduit toe de ritregistratie te manipuleren.

ONDERZOEKSVRAAG A: GEDRAGSVERANDERING EN CO₂.

Berijders die bijtelling betalen, tonen in 60% van de gevallen een positieve houding ten opzichte van variabele bijtelling. 20% vindt variabele bijtelling geen goed idee. De zakelijke rijder die de auto nu buiten de bijtelling houdt, is met 83% positief over een bijtelling te betalen per gereden privékilometer. Slechts 7% is negatief over variabele bijtelling. We kunnen concluderen dat er draagvlak is onder zakelijke rijders voor een variabele bijtelling.

Naar verwachting zal tussen de 60 en 76% van de zakelijke rijders echt werk maken om te besparen op privékilometers. De verwachting is dat gezien de prijselasticiteit berijders in staat zijn een vermindering van het aantal privékilometers van 15% te realiseren. De maximaal mogelijke besparing op het aantal privékilometers ligt op 25%.

Als men 15% minder gaat rijden met de auto van de zaak als gevolg van de variabele bijtelling, dan is het de vraag of en hoe men deze besparing gaat realiseren. Allereerst is de verwachting dat men besluit een privérit niet uit te voeren. Als men dit wel doet, in 55% van de gevallen, dan is de andere auto uit het huishouden favoriet (22%), vrijwel gelijk met de fiets (20%). In 8% van de gevallen kiest men voor het openbaar vervoer.

Invoering van variabele bijtelling zorgt voor een vermindering van het aantal kilometers van 1,2 miljard op jaarbasis, dit vertegenwoordigt een waarde van 107 miljoen kilogram CO₂. Er gaat 231 miljoen kilometer meer gefietst worden en er gaat vaker gebruik gemaakt worden van het openbaar vervoer ter hoogte van 93 miljoen kilometer. De verwachte netto besparing is 67 miljoen kilogram CO₂ op jaarbasis.

ONDERZOEKSVRAAG B: WORKLOAD VOOR DE BELASTINGDIENST

Het werken met een ritregistratiesysteem in het geval van variabele bijtelling is onontbeerlijk. Er is reeds een keurmerk waarbij de normen zijn vastgesteld in overleg met de Belastingdienst. Veel van de eisen die de Belastingdienst stelt zijn door de XAR-auditfile al geborgd. Echter, een berijder dient altijd wel aan te geven of een rit ‘zakelijk’ of ‘privé’ is. Hier zit de foutkans en dit moet worden gecontroleerd op juistheid.

Op basis van data-analyse van de XAR-auditfiles zijn vermoedelijke fouten in de ritadministratie goed vast te stellen. Vervolgonderzoek en hoor en wederhoor is noodzakelijk om te valideren of de afwijking daadwerkelijk fraude betreft. Er is verder nog grote winst te behalen door standaardisatie in pakketten en goede instructie richting berijders

Er is tot op een grote mate van detailniveau exact te achterhalen of een rit al dan niet privé geweest is. Veel fouten in de privé/zakelijk registratie kunnen redelijk makkelijk worden gedetecteerd.

Het aantonen van een juiste ritregistratie middels een XAR-auditfile is veel zekerder dan de huidige ‘vrije bewijsleer’. Daardoor wordt er door 14% van de berijders geen ‘onbewuste’ of ‘deels bewuste’ fouten meer gemaakt. Er is ook een toename van 8% geconstateerd in het aantal berijders dat bewust manipuleert met de ritregistratie.

Controle is noodzakelijk maar makkelijker te realiseren door data-analyse van de XAR-auditfiles. De inschatting is dat er met dezelfde capaciteit en controledichtheid het dubbele aantal controles uitgevoerd kan worden. Bij een systeem van variabele bijtelling voor alle zakelijke rijders in Nederland is er wel extra capaciteit nodig. Bij het vervangen van de 500km-regeling door variabele bijtelling is de huidige capaciteit voldoende.

ONDERZOEKSVRAAG C: BELASTINGINKOMSTEN EN HOOGTE BIJTELLING PER KILOMETER

Een nader onderzoek zal een nog zorgvuldigere verwachting van de financiële consequenties kunnen benaderen. Wel is er een zorgvuldige eerste inschatting te maken op basis van een aantal onderzochte variabelen, marktcijfers en goed doordachte aannames.

Allereerst is er een ijkpunt bepaald uit data van het CBS. De inkomsten uit bijtelling in het jaar 2018 waren € 1.851.000.000. Vervolgens zijn de relevante kengetallen voor de berekening hierbij gezocht en deze zijn getoetst bij de verschillende bronnen.

Er is gewerkt met twee scenario’s. Een scenario waarbij alle zakelijke rijders overstappen op een systeem van variabele bijtelling en een scenario waarbij de 500km-regeling omgezet wordt naar een systeem van variabele bijtelling.

SCENARIO 1: VARIABELE BIJTELLING VOOR IEDEREEN

Het volledig overstappen naar een variabele bijtelling geeft een potentiële besparing van 188 miljoen kilogram CO₂ en een besparing van 1,2 miljard privékilometers met de auto van de zaak. De inkomsten uit bijtelling zijn na drie jaar € 142 miljoen hoger dan de huidige situatie.

SCENARIO 2: VARIABELE BIJTELLING IN PLAATS VAN DE 500KM-REGELING

Het vervangen van de 500km-regeling door een systeem van variabele bijtelling geeft een besparing van 116 miljoen kilogram CO₂. De inkomsten uit bijtelling gaan in dit scenario in het eerste jaar met € 117 miljoen omhoog. In het derde jaar met € 327 miljoen.

Beide scenario’s zien er kansrijk uit. Een significant verschil is de administratieve last voor het bijhouden van een ritregistratie. Bij het tweede scenario, waarbij er sprake is van een vrijwillige keuze en een grote bestaande base met berijders die reeds een systeem in de auto heeft, zal de acceptatie veel groter zijn.

De hoogte van de bijtelling per kilometer zal op een zo realistisch mogelijke manier bepaald moeten worden. In dit onderzoek zijn wij uitgekomen op een gemiddelde van € 0,35 netto per kilometer. Een eerlijke kilometerkostprijs lijkt gevonden te kunnen worden door te kijken naar de elementen prijselasticiteit, marktconformiteit en budgetneutraliteit ten opzichte van de huidige systematiek van bijtellingsheffing.

7. TOELICHTING

1. 500km-verklaringhouders

De 350.000 berijders die de auto buiten de bijtelling houden is een cruciale groep. Zij zijn in dit onderzoek alleen via een enquête bevraagd. Een aantal aannames is gedaan om in te schatten of en hoeveel zij gaan rijden als de auto van de zaak ook voor privékilometers in aanmerking komt, maar dan afgerekend per kilometer. Het verdient aanbeveling deze groep nader te onderzoeken.

2. Prijselasticiteit

De prijselasticiteit is in dit onderzoek een belangrijke bepaler gebleken. In de validerende enquête was dit echter slechts een enkele vraag. In een vervolgonderzoek is het verstandig de prijselasticiteit uitgebreider te onderzoeken vanuit verschillende gezichtspunten.

3. Gedragsverandering

De inschatting van de gedragsverandering van de zakelijke rijder is niet geconstateerd in de pilot zelf maar geconcludeerd uit de gehouden enquêtes. Het verdient aanbeveling deze gedragsverandering in de praktijk te testen door een echte simulatie uit te voeren in plaats van een gamification.

4. Exacte privékilometers

De meeste data over het aantal privékilometers van berijders is gestoeld op onderzoek waarbij berijders zelf een inschatting geven (10.000 km gemiddeld op jaarbasis). De pilot toont aan dat in ieder geval de 112 berijders die deel hebben genomen aan de pilot meer privé rijden dan hetgeen in enquêtes aangegeven wordt (12.000+ km). Het verdient aanbeveling om dit onderdeel nader te onderzoeken. Het aantal privékilometers gaat immers straks de hoogte van de bijtelling bepalen. En is daarom

van belang voor het inschatten van de financiële effecten voor de zakelijke rijder.

5. Reële kilometerkostprijs

Om te komen tot een bestendige kilometerkostprijs moet er een stevige grondslag bepaald worden. Deze dient begrijpelijk en toekomstvast zijn. De hoogte van de kilometerkostprijs is bepalend voor de inkomsten voor de overheid, de acceptatie door berijders en bepaalt de mate van besparing in het aantal kilometers en CO₂.

6. Onderzoek naar acceptatie

Ieder scenario heeft positieve en negatieve punten. Het scenario in dit rapport met de hoogste CO₂-besparing heeft wel de meeste administratieve lasten tot gevolg. Het is zaak om al deze elementen en consequenties goed op een rij te zetten. Dit op zo'n manier dat er een gewogen keuze gemaakt kan worden tussen scenario's, deelscenario's en uitgangspunten.

7. Overige

Wij pretenderen met bovenstaande elementen niet volledig te zijn en houden rekening met andere verdiepende onderzoeksvragen naar aanleiding van de bespreking van dit rapport met stakeholders.

BIJLAGE 1: ONDERZOEKSOPZET EN VERANTWOORDING

1.1 OPDRACHTVERSTREKKING

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Mobiliteitsalliantie. De initiatiefnemer van het onderzoek is de Vereniging Zakelijke Rijders in samenwerking met Stichting Keurmerk Ritregistratiesystemen.

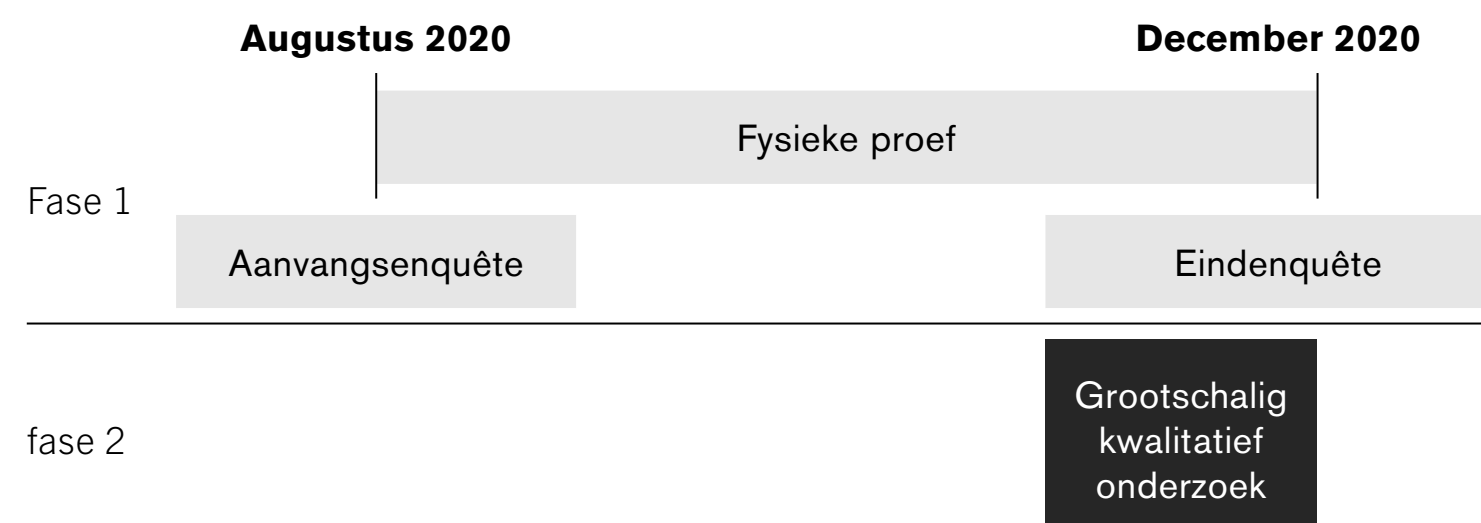
1.2 ONDERZOEKSDOELEN

Het onderzoeksdoel is een antwoord te krijgen op de volgende drie vragen:

1. Welk effect heeft een variabele bijtelling op het privéreisgedrag van berijders, inclusief de eventuele substitutie naar andere modaliteiten?
2. **Fiscaal leerdoel 1:** welke invloed heeft de variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van onder andere fraudebeheersing en fraudebestrijding?
3. **Fiscaal leerdoel 2:** wat betekent de invoering van variabele bijtelling voor de belastinginkomsten, inclusief de mogelijke hoogte van de bijtelling per kilometer (prijselasticiteit)?

1.3 AANPAK

In het onderzoek is gebruik gemaakt van een tweefasenaanpak. In de eerste fase is er een fysieke proef uitgevoerd onder ruim 100 zakelijke rijders die gebruik maken van een digitaal ritregistratiesysteem. In de tweede fase heeft er een grootschalig kwalitatief onderzoek plaatsgevonden onder ruim 18.000 respondenten, om de bevindingen uit de fysieke proef te toetsen en te valideren.



Eerste fase - Fysieke proef

In de periode augustus tot en met december 2020 is het aantal privékilometers van 112 zakelijke rijders gemeten, die de beschikking hebben over een auto van de zaak. Werving heeft plaatsgevonden via leveranciers van ritregistratiesystemen. Er is gesimuleerd alsof zij variabele bijtelling betalen. Van de deelnemers is iedere maand de ritadministratie ontvangen.

Onder de deelnemers is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd, voorafgaand aan de fysieke proef, en aan het eind van de proef. Doel van het onderzoek bij aanvang is om de huidige situatie van iedere deelnemer in kaart te brengen met betrekking tot reisgedrag, het gebruik van vervoersmiddelen en de persoonlijke situatie. Tevens is gevraagd naar de verwachtingen van de deelnemer ten aanzien van zijn gedrag indien hij op basis van variabele bijtelling zou worden belast.

Doel van het kwalitatief onderzoek bij afronding is te toetsen wat de ervaringen van de deelnemer zijn geweest en of er ten opzichte van de antwoorden die voorafgaand aan de proef zijn gegeven wijzigingen hebben plaatsgevonden. Tevens zijn de deelnemers gevraagd naar hun verwacht gedrag in geval variabele bijtelling werkelijkheid zou zijn. Ten slotte is gevraagd naar het effect dat COVID-19 heeft gehad op de mate van gebruik van de zakelijke auto voor privédoeleinden.

De uitkomsten van dit kwalitatief onderzoek, in combinatie met het gemeten reisgedrag aan de hand van de ritadministraties, is terug te vinden in [onderzoeksvraag B](#) van dit rapport.

Op basis van de ontvangen ritadministraties is een onderzoek uitgevoerd om in kaart te brengen wat de impact is van variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van fraudebeheersing en -bestrijding. Het onderzoek is uitgevoerd middels data-analyse aangevuld met kwalitatief onderzoek in de vorm van telefonische interviews.

Tweede fase – Grootschalig kwalitatief onderzoek

In december 2020 is er een grootschalig kwalitatief onderzoek uitgevoerd onder ruim 1.800 respondenten (zie [bijlage 12](#) voor de vragenlijst).

Het doel van het onderzoek is tweeledig. Het primaire doel is om de bevindingen uit de fysieke proef te toetsen en te valideren. Het secundaire doel is dat in dit onderzoek niet alleen zakelijke rijders die bijtelling betalen worden ondervraagd, maar ook zakelijke rijders die geen bijtelling betalen.

Werving van respondenten heeft plaatsgevonden onder leden van Vereniging Zakelijke Rijders en onder klanten van ritregistratiesysteemleveranciers die aangesloten zijn bij Stichting Keurmerk Ritregistratiesystemen.

De uitkomsten van dit onderzoek is opgeknipt in twee delen. Te weten de uitkomsten onder zakelijke rijders die bijtelling betalen en de uitkomsten onder zakelijke rijders die geen bijtelling betalen.

Op basis van de bevindingen uit het grootschalig kwalitatief onderzoek, de resultaten uit de fysieke proef en diverse externe bronnen is een berekening opgesteld wat variabele bijtelling betekent voor de autogerelateerde belastinginkomsten. De opzet, berekeningen en uitkomsten zijn terug te vinden in [onderzoeksvraag C](#).

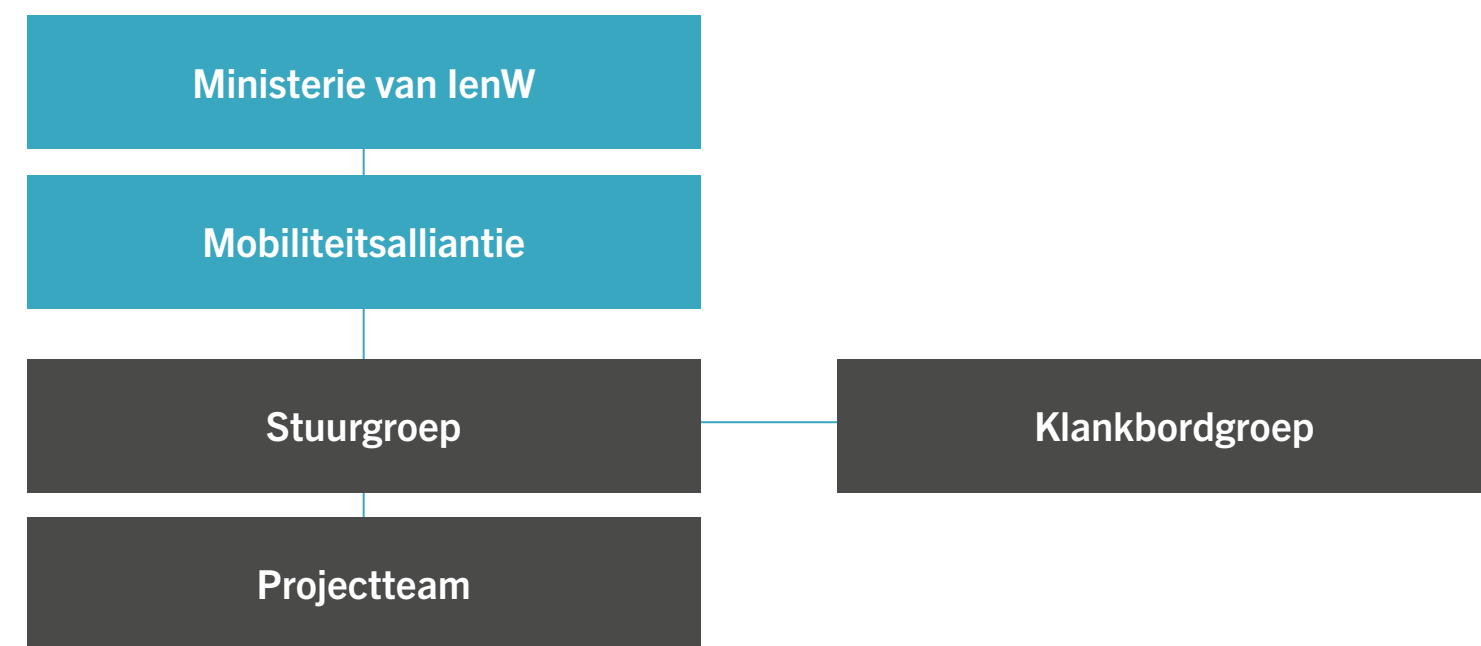
1.4 RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

De volgende randvoorwaarden en uitgangspunten zijn van toepassing:

- De fysieke proef betreft een simulatie op basis van daadwerkelijk gereden privékilometers. Dit betekent dat er een situatie gesimuleerd wordt alsof er wetgeving zou zijn die variabele bijtelling mogelijk maakt. In deze te simuleren situatie is er geen 500km-regeling. Deze regeling is vervangen door een keuze van de berijder om zijn daadwerkelijke privékilometers bij te houden op een manier zoals door de Belastingdienst aangegeven (het reeds bestaande normenkader).
- Zakelijke rijders die in het bezit zijn van een 500km-verklaring zijn uitgesloten van deelname aan de fysieke proef. Er bestaat geen ontheffing voor hen om deel te nemen aan deze proef.
- De proef betreft een simulatie. Er vindt geen verrekening met de Belastingdienst plaats. Een financiële stimulans (in de vorm van gamification) voor deelnemers wordt ingevoerd om deelname in combinatie met gedragsverandering te belonen.

- Deelnemers dienen binnen een redelijke termijn een terugkoppeling te ontvangen van hun reisgedrag. Er is naar gestreefd om binnen 1,5 tot 2 weken na de uiterste inleverdatum van de ritadministratie terugkoppeling te geven.
- Door de deelnemers aan de proef wordt gebruik gemaakt van een ritregistratiesysteem voorzien van het keurmerk RRS. De Belastingdienst heeft meegewerkt aan de totstandkoming van het keurmerk RRS en hecht belang aan het keurmerk.
- De proef vindt plaats in een periode dat COVID-19 de maatschappij beheerst. Met het oog op het ‘Blijf zoveel mogelijk thuis’-beleid van de overheid is het aannemelijk dat deze situatie effect heeft op het privéreisgedrag van de deelnemers. De uitkomsten uit de fysieke proef worden hiervoor indien noodzakelijk gecorrigeerd.

1.5 PROJECTSTRUCTUUR



1.6 BETROKKEN PARTIJEN

Ministerie van IenW: Het ministerie waaronder de pilot wordt uitgevoerd. Tevens de hoofdfinancier.

Ministerie van Financiën: Het ministerie dat heeft geholpen bij de bepaling van de huidige bijtellingskengetallen.

Mobiliteitsalliantie: Brede coalitie van 25 partijen uit de Nederlandse autowereld, de tweewielerbranche, het wegtransport en het openbaar vervoer. Auteur van het Deltaplan 2030.

Uitvoerder



Samenwerkingspartner



Klankbordgroep: Overleg met personen met uiteenlopende specialismen bestaande uit onder meer een afvaardiging vanuit het ministerie van I&W, de Mobiliteitsalliantie, Mazars en SKRRS.

Vereniging Zakelijke Rijders (VZR): Partner Mobiliteitsalliantie en initiatiefnemer en uitvoerder van het experiment ‘Variabele Bijtelling op Privékilometers’.

Stichting Keurmerk RitRegistratieSystemen (SKRRS): Ritregistratiesysteemleverancier die zakelijke rijders een ritregistratiesysteem met een keurmerk aanbieden. De deelnemende ritregistratiesysteemleveranciers aan deze pilot zijn Accredis, FleetFinder, Micpoint, Movida, RAM track-and-trace, RouteVision, TrackJack en Transscope Voertuigsystemen.

Keurmerkhouders SKRRS: Ritregistratiesysteemleveranciers die zakelijke rijders een ritregistratiesysteem met een keurmerk aanbieden.

Deelnemers: Zakelijke rijders die bijtelling betalen en die gebruik maken van een ritregistratiesysteem met een keurmerk.

Mazars: IT audit en advisory organisatie die de beveiligde locatie voor de opslag van de XAR-auditfiles heeft verzorgd.

Johnson Factory: Projectbureau dat de pilot heeft begeleid en de eindrapportage heeft opgemaakt.

VMS | Insight: Onderzoeksbureau dat alle onderzoeken en enquêtes heeft uitgevoerd en de rapportage heeft gecontroleerd.

BIJLAGE 2: DETAILUITLEG PILOT

2.1 WERVING VAN DEELNEMERS

Van november 2019 tot en met juli 2020 heeft werving plaatsgevonden van zakelijke rijders voor deelname aan de fysieke pilot. Voorwaarde voor deelname aan de pilot was het hebben van een auto van de zaak en het beschikken over een ritregistratiesysteem voorzien van het keurmerk RRS. In totaal hebben 112 zakelijk rijders zich aangemeld voor de fysieke pilot. De type voertuigen (brandstofsoort, bouwjaar) waarmee de zakelijke rijders hun deelname startten, zijn terug te vinden in de volgende tabel.

	<2014	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Benzine	3			3	3	12	11		32
Diesel	2	1	6	5	7	11	4	2	38
HEV	2		2				2		6
PHEV			6	2					8
BEV					1	8	18		27
LPG						1			1
Totaal	7	1	14	10	11	32	35	2	112

2.2 RITREGISTRATIESYSTEEM MET HET KEURMERK RRS

In deze proef is gebruik gemaakt van verschillende soorten ritregistratiesystemen, echter allemaal voorzien van het keurmerk RRS. Het keurmerk RRS is de onafhankelijke branchestandaard voor ritregistratiesystemen die een sluitende ritadministratie oplevert voor fiscale toepassingen. Systemen voorzien van het keurmerk RRS voldoen aan de eisen van de Belastingdienst met betrekking tot privacy en fraudebestendigheid. De ritregistratierapportage die voortkomt uit een keurmerk ritregistratiesysteem is de XML Audifile Ritregistratiesystemen (XAR). Deze XAR-auditfile is volledig opgesteld conform het normenkader van de Belastingdienst en is bij alle leveranciers gelijk.



2.3 INVLOED VAN INKOMSTENBELASTING

De Belastingdienst ziet bijtelling als loon in natura en hierover dient belasting betaald te worden. Het (bruto) bijtellingsbedrag (fiscale waarde voertuig x bijtellingstarief) wordt dan ook opgeteld bij het belastbaar inkomen.

Het belastbaar inkomen wordt echter niet alleen beïnvloed door bijtelling maar ook door aftrekposten (zoals hypotheekrenteaftrek, persoonsgebonden aftrek) en heffingskortingen (zoals algemene heffingskorting, arbeidskorting).

Over het uiteindelijke belastbaar inkomen wordt inkomstenbelasting geheven. Hiervoor bestond in 2020 een tweetal schijven.

Belastingsschijf	Inkomen	Percentage belasting
Eerste schijf	Tot € 68.508	37,35 procent
Tweede schijf	Vanaf € 68.508	49,50 procent

Voor deze proef is ervoor gekozen iedere deelnemer in te delen in één van de twee belastingsschijven. De selectie is gebaseerd op het inkomen dat de deelnemer heeft opgegeven en is vervolgens bij de deelnemer gevalideerd.

Rekenvoorbeeld

1. Voertuigkenmerken

Merk + model: Ford Focus
Jaar eerste registratie: 2019
Brandstof: Diesel
Fiscale waarde: € 36.558,-
Bijtellingstarief: 22%

2. Kenmerken deelnemer

Schijf inkomstenbelasting: 49,50%

Calculatie:

Bruto bijtelling per maand: € 36.558,- x 22% / 12 maanden: € 670,23

Bruto bijtelling per norm-privékilometer: € 670,23 / 1.000 = € 0,67023

Netto bijtelling per norm-privékilometer: € 0,67023 x 49,5% = € 0,33176

2.4 FINANCIËLE STIMULANS

De proef betreft een simulatie. Om iedere deelnemer toch te stimuleren na te gaan denken de zakelijke auto voor privédoeleinden te gaan gebruiken of gebruik te gaan maken van een ander vervoersmiddel, is de deelnemers een financiële beloning van € 1.000,- per maand beschikbaar gesteld (gezamenlijk, niet per persoon). We noemen dit een vorm van gamification.

De verdeling van dit bedrag heeft als volgt plaatsgevonden. Het uitgangspunt is het normaantal van 1.000 privékilometers per maand. Indien een deelnemer minder dan 1.000 privékilometers in een maand heeft gereden met zijn zakelijk voertuig kwalificeerde hij zich voor de beloning in die betreffende maand. De hoogte van beloning is afhankelijk van zijn aandeel in het aantal minder-kilometers van de gekwalificeerde deelnemers. Uitkering heeft op maandelijkse basis plaatsgevonden.

Rekenvoorbeeld

1. Kenmerken deelnemer x

Aantal privékilometers in september: 520
Aantal minder-kilometers: 1.000 – 520 = 480

2. Kenmerken totaal aan gekwalificeerde deelnemers

Aantal minder-kilometers: 28.791
Beloning per privékilometer: €1.000/28.791 = € 0,03

Calculatie financiële beloning deelnemer x:

480 x € 0,03 = € 16,67

2.5 PROCESCYCLUS

In de vijf maanden dat de pilot heeft plaatsgevonden zijn van de deelnemende berijders alle ritten geregistreerd.

1. Registratie van ritten

In de periode 1 augustus tot en met 31 december 2020 zijn van de deelnemende berijders alle ritten geregistreerd.

2. Controleren ritadministratie

Na afloop van iedere maand is de deelnemer gevraagd zijn ritregistratie te controleren. Hiervoor werd een periode van drie weken aangehouden.

3. Insturen ritadministratie

Drie weken na afloop van de maand werden de ritadministraties, in de vorm van de XAR-auditfiles, ingestuurd. Afhankelijk van de leverancier waar de deelnemer gebruik van maakt, werd dit door de leverancier verzorgd of door de deelnemer zelf.

4. Controleren van ritadministratie

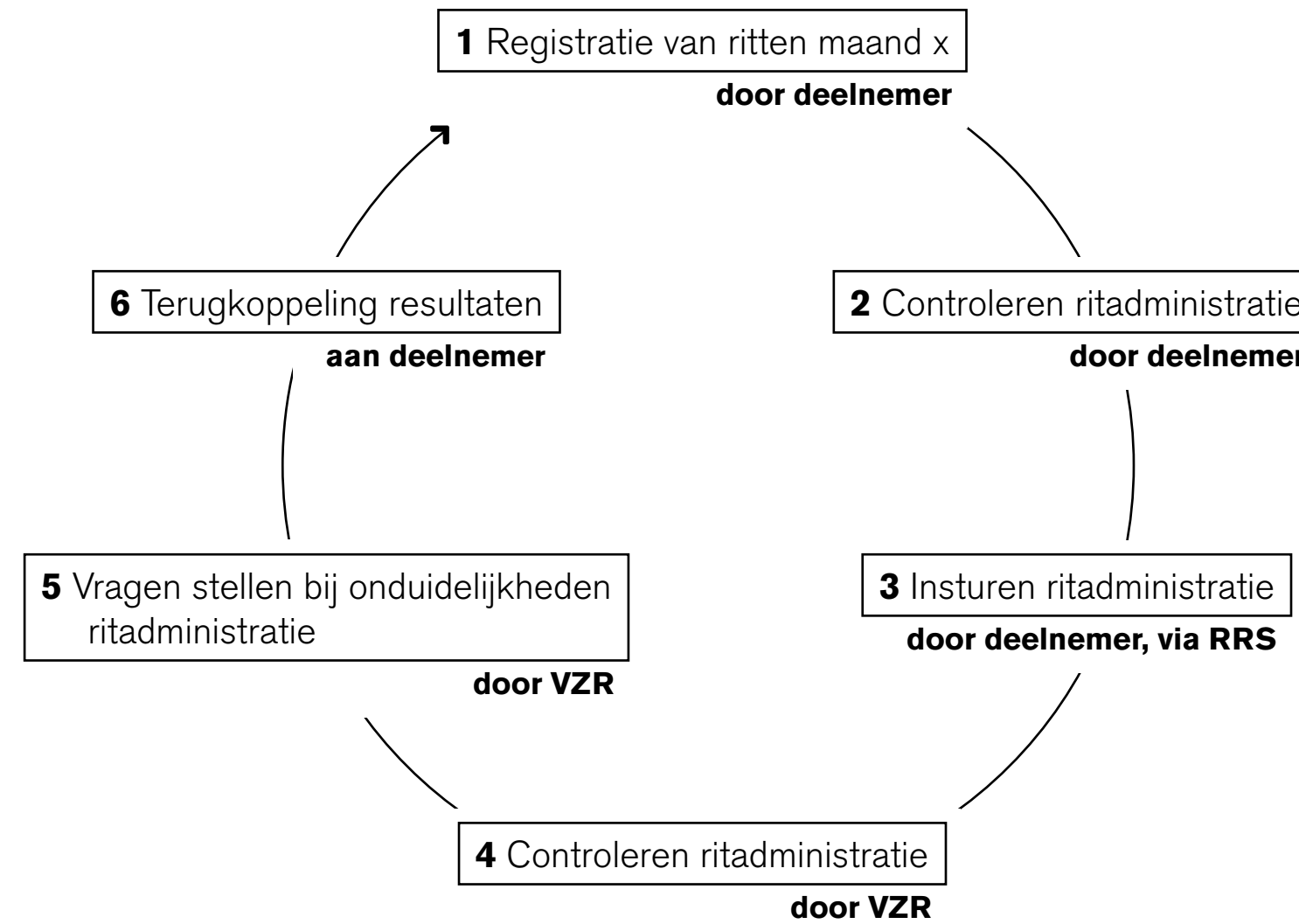
Na afloop van de sluitingsdatum om de ritadministratie in te sturen vond een controle van ontvangst plaats. Bij het ontbreken van de ritadministratie werd de deelnemer per e-mail en telefonisch benaderd om alsnog in te dienen.

5. Vragen stellen bij onduidelijkheden ritadministratie

Door VZR werd de ritadministratie globaal beoordeeld op ritclassificaties. Daar waar er in een maand (vrijwel) geen privéritten werden gerapporteerd, werd bij de deelnemer de juistheid van zijn administratie geverifieerd.

6. Terugkoppeling van resultaten

Na ontvangst en controle van alle ritadministraties werden de resultaten gepubliceerd in de vorm van een maandrapportage en een salarisstrook. Tevens werd de financiële beloning uitgekeerd.



2.6 GEDRAGINGEN

Tijdens deze fysieke pilot is veel kennis en ervaring opgedaan op het gebied van dataverzameling van individuele deelnemers. Alle deelnemers maakten gebruik van een ritregistratiesysteem van het keurmerk RRS, waarbij slechts een enkele deelnemer het systeem ten behoeve van de pilot in zijn auto heeft laten plaatsen. In alle andere gevallen betreft het deelnemers die het systeem al langere tijd gebruikten.

Karakter van de rit

De wijze waarop de classificatie van een rit (privé, woonwerk, zakelijk) tot stand komt, is systeemafhankelijk. Er kan gewerkt worden met een privé/zakelijk schakelaar die op het dashboard wordt geplaatst, adressen kunnen vooraf ingesteld worden (Point of Interest), of ritten kunnen standaard op één van de classificaties geregistreerd worden. In alle gevallen is het mogelijk om achteraf het karakter van de rit te wijzigen, waarbij de wijziging in de XAR-auditfile wordt opgenomen (en dus zichtbaar is). De deelnemers aan de pilot betalen bijtelling en gebruiken het systeem in de praktijk voor andere toepassingen dan voor fiscale doeleinden. Dat heeft als consequentie gehad dat deelnemers in de eerste maand van de pilot moesten leren en ontdekken hoe het karakter van een rit aan te passen naar privé, woonwerk of zakelijk. Het risico bestaat daarbij dat ritten onjuist worden geclassificeerd. Ten behoeve van de pilot is op maandelijkse basis iedere auditfile gecontroleerd op privé- en zakelijke ritten. Daar waar (vrijwel) geen zakelijke of privéritten waren geregistreerd, werd de ingezonden ritadministratie bij de deelnemer gevalideerd. Daar waar de ritadministratie onjuistheden betrof, werd de file door de deelnemer aangepast en opnieuw ingezonden.

Insturen van de XAR-auditfile

De deelnemers, die gewend zijn bijtelling te betalen, zijn niet gewend om een XAR-auditfile op te vragen. In de eerste maand heeft dat ervoor gezorgd dat naast de XAR-auditfiles ook Excelfiles werden ingestuurd. Met deelnemers waar een Excelfile van is ontvangen, is contact opgenomen. In alle gevallen zijn de deelnemers geholpen en waren deze problemen in de tweede maand verholpen.

Voertuigwissel

In de vijf maanden dat de pilot heeft plaatsgevonden, zijn er deelnemers geweest die een voertuigwissel hebben gemaakt. Een voertuigwissel heeft twee consequenties. Allereerst betekent het dat er (over het algemeen) sprake is van een ander merk/model met een andere fiscale waarde en een ander bijtellingstarief. In de XAR-auditfile is dit geborgd doordat bij iedere rit is aangegeven met welk voertuig de rit is gemaakt. Ten tweede, en deze consequentie is van cruciaal belang, betekent een voertuigwissel dat het ritregistratiesysteem overgezet dient te worden of dat er met een ander ritregistratiesysteem gewerkt wordt. Bij het overzetten van het ritregistratiesysteem is het risico aanwezig dat dit niet aansluitend aan elkaar gebeurt waardoor er ritten plaats kunnen vinden zonder dat deze geregistreerd worden. In de pilot is dit opgelost door de ritregistratie van de deelnemer in de maand, waarin het gat is ontstaan, niet op te nemen in het onderzoek.

Demontage ritregistratiesysteem

De berekening van het aantal gereden privékilometers is gebaseerd op de output van het geïnstalleerde ritregistratiesysteem. Wanneer het ritregistratiesysteem gedemonteerd wordt, vindt registratie van ritten niet langer plaats. Het risico is dat bij demontage van het ritregistratiesysteem het belasten van de berijder op basis van variabele bijtelling niet meer mogelijk is. Voor deelnemers aan de pilot heeft dit betekend dat in geval van demontage van het ritregistratiesysteem de deelnemer niet langer kon deelnemen aan de pilot.

Afmeldingen gedurende de pilot

Deelname aan een pilot die vijf maanden duurt vraagt commitment. In de eerste maand is een aantal deelnemers afgevallen. Het aantal afmeldingen, als gevolg van een gebrek aan commitment of het in bezit zijn van een niet-keurmerk ritregistratiesysteem, is nadat de eerste maand afgerond was, beperkt tot acht deelnemers. Het aantal afmeldingen als gevolg van wisseling van werkgever betrof vier. Het aantal afmeldingen als gevolg van een voertuigwissel of systeemdemontage is beperkt gebleven tot twee. Uiteindelijk hebben 98 deelnemers de pilot van het begin tot het eind volbracht.

BIJLAGE 3: BEDRAG PER KILOMETER

In de pilot wordt het bedrag per kilometer berekend aan de hand van een normaantal van 12.000 privékilometers per jaar. In deze alinea leggen we uit hoe we tot deze norm zijn gekomen. Dit is tweeledig. Enerzijds is er gekeken wat de populatie van zakelijke rijders gemiddeld aan privékilometers rijdt. Anderzijds is er gekeken naar een marktconforme prijs voor kosten per kilometer in relatie tot de bijtelling.

A. Privékilometers van zakelijke rijders

Ieder jaar wordt het onderzoek 'Wat beweegt de zakelijke rijder' uitgevoerd door het bureau VMS | Insight in opdracht van VZR. Ook het aantal gereden privékilometers wordt jaarlijks uitgevraagd. In de volgende tabel staat het aantal gereden privékilometers.

Aantal privékm	Per Jr.	Cum.
0-<500 km	0%	0%
500-<5.000 km	12%	12%
5.000-<7.500 km	16%	28%
7.500-<10.000 km	25%	53%
10.000-<12.500 km	18%	71%
12.500-<15.000 km	14%	85%
15.000-<20.000 km	10%	94%
20.000-<25.000 km	3%	97%
25.000 km of meer	1%	98%
Weet ik niet	2%	100%
Totaal	100%	

n = 1159

Uit deze kolom blijkt dat 71% van de zakelijke rijders minder kilometers rijdt dan 12.500. Een eerlijke benadering is de benadering dat het gros van de berijders er niet op achteruit gaat als zij overstappen van de fixed fee bijtelling van 22% naar een bijtelling per kilometer. De grens van 12.500 is hier gerechtvaardigd. Om het op maandbasis makkelijk en deelbaar te maken door 12 is er voorgesteld uit te gaan van 12.000 privékilometers per jaar.

B. Marktconforme prijs voor kosten per kilometer

Om de eerder genoemde stelling van 12.000 privékilometers per jaar verder te toetsen, is er een representatieve steekproef genomen van drie veelvoorkomende leaseauto's. De bijtelling van 22% is teruggerekend naar een bedrag aan bijtelling per gereden privékilometer. Deze cijfers zijn vergeleken met de daadwerkelijke kilometerkostprijs van de auto.

In het volgende schema staat een uitgebreide berekening met diverse variabelen. Als uitgangspunt hanteren we hier het gemiddelde van de variabele en de vaste + variabele kosten. Dit lijkt het meest eerlijk en representatief.

Auto	Type	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
			6.000	8.000	10.000	12.000	14.000	16.000
Renault	Clio	€ 0,22	€ 0,23	€ 0,18	€ 0,14	€ 0,12	€ 0,10	€ 0,09
Kia	Niro	€ 0,27	€ 0,39	€ 0,29	€ 0,23	€ 0,20	€ 0,17	€ 0,15
BMW	3-serie	€ 0,36	€ 0,63	€ 0,47	€ 0,38	€ 0,31	€ 0,27	€ 0,23

Auto	Type	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
			6.000	8.000	10.000	12.000	14.000	16.000
Renault	Clio	€ 0,22	€ 0,31	€ 0,23	€ 0,19	€ 0,16	€ 0,13	€ 0,12
Kia	Niro	€ 0,27	€ 0,52	€ 0,39	€ 0,31	€ 0,26	€ 0,22	€ 0,19
BMW	3-serie	€ 0,36	€ 0,83	€ 0,62	€ 0,50	€ 0,41	€ 0,36	€ 0,31

Met een inkomstenbelastingtarief van 37,35% is het bij een auto met een lage consumentenwaarde al bij 6.000 kilometer per jaar gunstiger om bij te tellen dan zelf te kopen. Bij een belastingtarief van 49,50% ligt dit op 8.000 privékilometers.

Bij een auto boven de € 40.000, moet je bij een inkomstenbelasting van 37,50% wel meer dan 10.000 privékilometers rijden wil dit gunstiger uitkomen. Bij een tarief van 49,50% moet je 14.000 privékilometers rijden om break-even uit te komen.

Als we in de pilot de 22% terugrekenen naar een x-aantal privékilometers per jaar, dan is het aantal van 12.000 alleszins billijk. Voor berijders in de 37,35%-schaal komt 12.000 kilometer precies overal in het 'groen' uit. Voor berijders in de 49,50% schaal ligt de 12.000 kilometer ongeveer op de gemiddelde 'break-even' waarde, de 'gele waarde'.

CONCLUSIE

Meer dan 71% van de berijders rijdt minder dan 12.500 kilometer per jaar. Als de bijtelling van 22% gelijkgesteld wordt aan 12.000 privékilometers, gaat dus 29% bij gelijkblijvend gedrag meer betalen.

Betaal je 37,35% inkomstenbelasting, dan heb je vanaf 12.000 privékilometers in alle categorieën een voordeel als je een bedrag per kilometer gaat betalen in plaats van bijtelling. Voor berijders die 49,50% inkomstenbelasting betalen, is het gelijkstellen van 22% aan 12.000 kilometer gemiddeld ongeveer gelijk aan de daadwerkelijke kilometerkostprijs.

Kortom, de 12.000 kilometer als norm is in beide methodieken het meest verdedigbaar en eerlijker dan bijvoorbeeld 10.000 of 14.000 privékilometers. Of dit dan uiteindelijk in toekomstige wetgeving 12.000, 11.500 of 12.500 kilometer moet zijn, is voor nu van ondergeschikt belang.

Representatieve auto's

Vanuit de lijst met meest verkochte zakelijke auto's zijn in de diverse prijs categorieën drie modellen genomen. Een Renault Clio uit de prijsrange tot 20.000 euro, een Kia Niro uit de range tussen 20.000 en 40.000 euro en een BMW 3 serie uit de range boven de 40.000 euro.

Merk	Model	Type	Uitvoering	Catalogus	KM kostprijs (4jr/30.000) (excl. afschr.)	KM kostprijs (4jr/30.000) (incl. afschr.)
Renault	Clio	5-deurs hatchback	Tce 100 Business Zenn	€ 17.100,00	€ 0,18	€ 0,26
Kia	Niro	5-deurs suv/crossover	1.6 GDI Hybrid Comfortline	€ 28.550,00	€ 0,20	€ 0,33
BMW	3-serie	Touring 5-deurs	318i Corporate Executive	€ 45.727,00	€ 0,25	€ 0,46

Bron: Autoweek

Op de site van Autoweek zijn de kilometerkostprijzen berekend van deze betreffende auto's.

Kosten van bijtelling per kilometer

De bijtelling van 22% is terug te rekenen naar kosten per gereden privékilometer.

We nemen het aantal privékilometers van 6.000 tot 16.000 als range in deze

berekening. Verder rekenen we met twee soorten belastingtarieven, van 37,35% en

49,50%. Tot slot nemen we de variabele kosten als uitgangspunt, de variabele en vaste

kosten en tot slot het gemiddelde van deze kosten

Variabele kilometerkosten

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 37,35%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,18		€ 0,18	€ 0,23	€ 0,18	€ 0,14	€ 0,12	€ 0,10	€ 0,09
Kia	Niro	€ 0,20		€ 0,20	€ 0,39	€ 0,29	€ 0,23	€ 0,20	€ 0,17	€ 0,15
BMW	3-serie	€ 0,25		€ 0,25	€ 0,63	€ 0,47	€ 0,38	€ 0,31	€ 0,27	€ 0,23

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 49,50%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,18		€ 0,18	€ 0,31	€ 0,23	€ 0,19	€ 0,16	€ 0,13	€ 0,12
Kia	Niro	€ 0,20		€ 0,20	€ 0,52	€ 0,39	€ 0,31	€ 0,26	€ 0,22	€ 0,19
BMW	3-serie	€ 0,25		€ 0,25	€ 0,83	€ 0,62	€ 0,50	€ 0,41	€ 0,36	€ 0,31

Als we ervan uitgaan dat de werkgever de auto reeds heeft en alleen de variabele kosten voor het privégebruik worden belast, dan betaal je met 22% bijtelling meestal meer dan de daadwerkelijke kostprijs. Alleen in de 37,35%-schaal bij een Renault Clio valt de rekensom gunstig uit.

Vast en variabele kilometerkosten

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 37,35%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,26		€ 0,26	€ 0,23	€ 0,18	€ 0,14	€ 0,12	€ 0,10	€ 0,09
Kia	Niro	€ 0,33		€ 0,33	€ 0,39	€ 0,29	€ 0,23	€ 0,20	€ 0,17	€ 0,15
BMW	3-serie	€ 0,46		€ 0,46	€ 0,63	€ 0,47	€ 0,38	€ 0,31	€ 0,27	€ 0,23

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 49,50%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,26		€ 0,26	€ 0,31	€ 0,23	€ 0,19	€ 0,16	€ 0,13	€ 0,12
Kia	Niro	€ 0,33		€ 0,33	€ 0,52	€ 0,39	€ 0,31	€ 0,26	€ 0,22	€ 0,19
BMW	3-serie	€ 0,46		€ 0,46	€ 0,83	€ 0,62	€ 0,50	€ 0,41	€ 0,36	€ 0,31

Als we ervan uitgaan dat je anders zelf de auto zou moeten kopen en onderhouden, dan hangt het ervan af hoeveel privékilometer je rijdt. Als je in de 37,35% belasting-schaal valt en je rijdt een Renault Clio, dan is bijtelling altijd gunstiger. Val je in de 49,50%-belasting-schaal, dan moet je eigenlijk wel ruim meer dan 10.000 kilometer privé rijden, anders is bijtelling per saldo ongunstig.

Gemiddelde van variabele en vast + variabele kosten

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 37,35%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,22		€ 0,22	€ 0,23	€ 0,18	€ 0,14	€ 0,12	€ 0,10	€ 0,09
Kia	Niro	€ 0,27		€ 0,27	€ 0,39	€ 0,29	€ 0,23	€ 0,20	€ 0,17	€ 0,15
BMW	3-serie	€ 0,36		€ 0,36	€ 0,63	€ 0,47	€ 0,38	€ 0,31	€ 0,27	€ 0,23

Auto	Type	Bijtelling 22%	Loonheffing 49,50%	Werkelijke KM kostprijs	Kostprijs per privékilometer (in bijtelling)					
					Gemiddelde	6.000	8.000	10.000	12.000	14.000
Renault	Clio	€ 0,22		€ 0,22	€ 0,31	€ 0,23	€ 0,19	€ 0,16	€ 0,13	€ 0,12
Kia	Niro	€ 0,27		€ 0,27	€ 0,52	€ 0,39	€ 0,31	€ 0,26	€ 0,22	€ 0,19
BMW	3-serie	€ 0,36		€ 0,36	€ 0,83	€ 0,62	€ 0,50	€ 0,41	€ 0,36	€ 0,31

Nemen we een gemiddelde van de variabele en de vast+variabele kosten, dan komen we erop uit dat met een belastingtarief van 37,35% je bij een privéjaarkilometrage van 12.000 kilometer je met het betalen van 22% bijtelling altijd beter af bent. Bij een belastingtarief van 49,50% ben je bij een jaarkilometrage van 16.000 privékilometers beter af.

BIJLAGE 4: RAPPORTAGE PILOT DEELNEMER

Maandrapportage Pilot Variabele Bijtelling

Periode 12-2020

305 Privé km
1.285 Zak. km
1.591 Totaal km
120 Aantal ritten

Achternaam
Merk
Model
Kenteken

Periode	Privé km	Zak. km	Totaal km	Aantal ritten*	Privé km %	Huidige bijtelling	Var. bijtelling	Verschil
2020-08	905	1.069	1.974	100	45,8%	€250	€226	€24
2020-09	187	2.353	2.540	117	7,4%	€250	€47	€203
2020-10	826	1.163	1.989	131	41,5%	€250	€206	€43
2020-11	597	811	1.408	141	42,4%	€250	€149	€101
2020-12	305	1.285	1.591	120	19,2%	€250	€76	€173
Totaal	2.820	6.681	9.501	609	29,7%	€1.249	€704	€544

Privékilometers*

per maand



Netto bijtelling*

per maand



Financiële beloning pilot*

Periode: 12-2020
 Jouw aantal minderkilometers dan 1.000: 695
 Totale financiële beloning: €1.000
 Totaal aantal minderkilometers groep: 30.397 ÷
 Beloning per kilometer: €0,03
 Jouw aantal minderkilometers dan 1.000: 695 x
Jouw financiële beloning: €22,86



Deze rapportage is samengesteld op basis van data van de Pilot 2020 'Variabele Bijtelling' van de Vereniging Zakelijke Rijders.



BIJLAGE 5: SALARISSTROOK PILOT DEELNEMER

Salarisspecificatie



Selecteer maand

12

Basisgegevens

Boekjaar	2020	Periode	12	Datum	31-12-2020
Geboortedatum	xxx	Datum in dienst	xxx	Afdeling	xxx
Soortloner	xxx	Datum uit dienst	xxx	Functie	xxx
LH-Tabel	xxx	Basissalaris	xxx	Werknemer	xxx
BSN/Sofinr	xxx	Basisuurloon	xxx	Bedrijfsauto	xxx
Uren per periode	xxx	Minimumloon	xxx	BT-LH	xxx
				Heffingskorting	xxx

Salariscomponenten

	Deze maand	Cumulatief
Periodesalaris	xxx	xxx
Waarde privégebruik auto *	€ 669	€ 8023
Vakantiegeld	xxx	xxx
Loon werknemersverzekeringen	xxx	xxx
Loon loonheffing	xxx	xxx
Loonheffing	xxx	xxx
Subtotaal	xxx	xxx
Diverse vergoedingen	xxx	xxx
Premie Whk (gediff.)	xxx	xxx
Uit te betalen	xxx	xxx

* Waarde privégebruik auto	Huidige vaste bijtelling	Simulatie variabele bijtelling
Fiscale waarde voertuig	€36.470	
Bijtellingspercentage	22%	
Bruto bijtelling per kilometer		€0,67
Gereden privékilometers		305
Bruto bijtelling per maand	€669	€204
Belastingen %	37,35%	37,35%
Netto bijtelling per maand	€250	€76
Uw netto voordeel in de simulatie		€173

Dit is een salarisspecificatie in het kader van de Pilot 2020 'Variabele Bijtelling' van de Vereniging Zakelijke Rijders. Aan dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

BIJLAGE 6: SEIZOENSPATROON NADER UITGEWERKT

6.1 GEBRUIKER BETAALT

De maand augustus is nader bekeken. Er is in deze maand 2% minder zakelijke kilometers gereden ten opzichte van het gemiddelde en 39% meer privékilometers.

	Privé	Afwijking	Zakelijk	Afwijking	Totaal
Augustus	1.222	139%	1.107	98%	2.329
Totaal	882		1.129		2.011

6.2 HUIDIGE BIJTELLING

In een situatie met de huidige bijtelling zou de situatie voor de deelnemers als volgt zijn uitpakkt.

Augustus, berijders met de meeste bijtelling per gereden kilometer:

Merk	Model	Fiscale waarde	Bouwjr	%	Vaste netto Bijtelling	Privé Km	Kosten per km
Volvo	V60 PHEV	€ 65.345	2015	25%	€ 673,87	164	€ 4,12
Audi	A6 Avant	€ 57.440	2017	22%	€ 521,27	2.169	€ 0,24
Renault	Espace	€ 57.285	2018	22%	€ 519,86	2.921	€ 0,18
Peugeot	5008	€ 51.649	2019	22%	€ 468,71	928	€ 0,50
Ford	Galaxy	€ 50.615	2017	22%	€ 459,33	3.296	€ 0,14

In deze tabel zien we de berijder met een Volvo Plug-in die door het verstrijken van de 60 maandentermijn in de 25%-bijtellingscategorie valt. De vaste bijtelling voor deze berijder is netto € 673,87 per maand. In de maand augustus heeft deze berijder 164 privékilometers gereden. Daardoor is zijn kostprijs per gereden privékilometer € 4,12.

Augustus, berijders met de minste bijtelling per gereden kilometer:

Merk	Model	Fiscale waarde	Bouwjr	%	Vaste netto Bijtelling	Privé Km	Kosten per km
MG	MG ZS EV	€ 32.640	2019	4%	€ 40,64	541	€ 0,08
BMW	7ER REIHE	€ 3.926	2002	35%	€ 42,77	637	€ 0,07
Hyundai	Kona	€ 44.915	2019	4%	€ 55,92	680	€ 0,08
Volkswagen	Golf	€ 46.143	2018	4%	€ 57,45	616	€ 0,09
Tesla	Model 3	€ 47.800	2019	4%	€ 59,51	1.468	€ 0,04

In deze tabel zien we de berijder van een Tesla Model 3 die 1.468 privékilometers rijdt in de maand augustus. Ondanks dit hoge aantal gereden privékilometers is de bijtelling € 59,51 per maand en is de kilometerkostprijs met € 0,04 per kilometer zeer laag te noemen.

6.3 VARIABELE BIJTELLING

In een situatie met een variabele bijtelling pakt de situatie als volgt uit.

Augustus, berijders met de meeste bijtelling per gereden kilometer:

Merk	Model	Fiscale waarde	Bouwjr	%	Vaste netto Bijtelling	Privé Km	Kosten per km
Renault	Espace	€ 57.285	2018	22%	€ 1.518,52	2.921	€ 0,52
Ford	Galaxy	€ 50.615	2017	22%	€ 1.514,04	3.296	€ 0,46
Peugeot	5008	€ 44.739	2019	22%	€ 1.239,40	4.046	€ 0,31
Tesla	Model S	€ 157.150	2018	4%	€ 1.227,71	4.735	€ 0,26
Audi	A6 Avant	€ 57.440	2017	22%	€ 1.130,40	2.169	€ 0,52

Er kan vanuit gegaan worden dat bij een privékilometrage van boven de 2.000 kilometer per maand men met de auto op vakantie geweest is. De Tesla Model S in deze grafiek heeft in deze maand 4.735 privékilometers gereden. Dit is ook de auto met de meeste privékilometers van alle deelnemers in deze maand.

Ondanks de lagere kilometerkostprijs van € 0,26, omdat het een elektrische auto betreft, betaalt de berijder in dit voorbeeld alsnog € 1.227,71 bijtelling deze maand vanwege het aantal gereden privékilometers. De variabele bijtelling loopt in deze maand op tot € 1.518,52 voor de berijder die met de Renault Espace bijna 3.000 privékilometers heeft gereden.

Augustus, berijders met de minste bijtelling per gereden kilometer:

Merk	Model	Fiscale waarde	Bouwjr	%	Vaste netto Bijtelling	Privé Km	Kosten per km
Ram	Ram 1500	€ 47.055	2018	22%	€ 2,72	8	€ 0,32
Volkswagen	T-Roc	€ 34.395	2019	22%	€ 12,10	51	€ 0,24
Volkswagen	Up!	€ 14.150	2017	22%	€ 12,18	126	€ 0,10
Citroen	Nemo 1.4HDI	€ 16.868	2009	25%	€ 16,56	126	€ 0,13
Mitsubishi	Outlander	€ 44.729	2015	7%	€ 20,83	214	€ 0,10

De berijder met de RAM heeft in de augustus maand maar 8 privékilometers gereden. Hij betaalt weliswaar € 0,32 per kilometer voor het privé rijden in deze auto. Echter, vanwege het vrijwel niet gebruiken van de auto, is zijn bijtelling slechts € 2,72. In het huidige bijtellingsysteem betaalt deze berijder € 322,21.

6.4 CONCLUSIE

In tegenstelling tot een bijtelling met een vast percentage, fluctueert het bijtellingsbedrag bij variabele bijtelling per maand. Dit wordt groter naarmate er ook met de auto op vakantie gegaan wordt. Hier zal een zekere stimulans van uitgaan. Aangenomen kan worden dat er bewustere keuzes gemaakt worden of men met de auto van de zaak op vakantie gaat.

De kilometerkostprijs is bij een systeem van variabele bijtelling veel stabiel. In de huidige situatie met een vaste bijtelling varieert de kilometerkostprijs per gereden privékilometer onder de deelnemende berijders enorm van € 0,04 tot € 4,12 per gereden privékilometer. In een situatie met een variabele bijtelling varieert de kilometerkostprijs tussen de € 0,10 tot € 0,52 per gereden privékilometer.

De kilometerkostprijs in een systeem van variabele bijtelling is realistischer en hangt af van het aantal gereden privékilometers. De gebruiker betaalt.

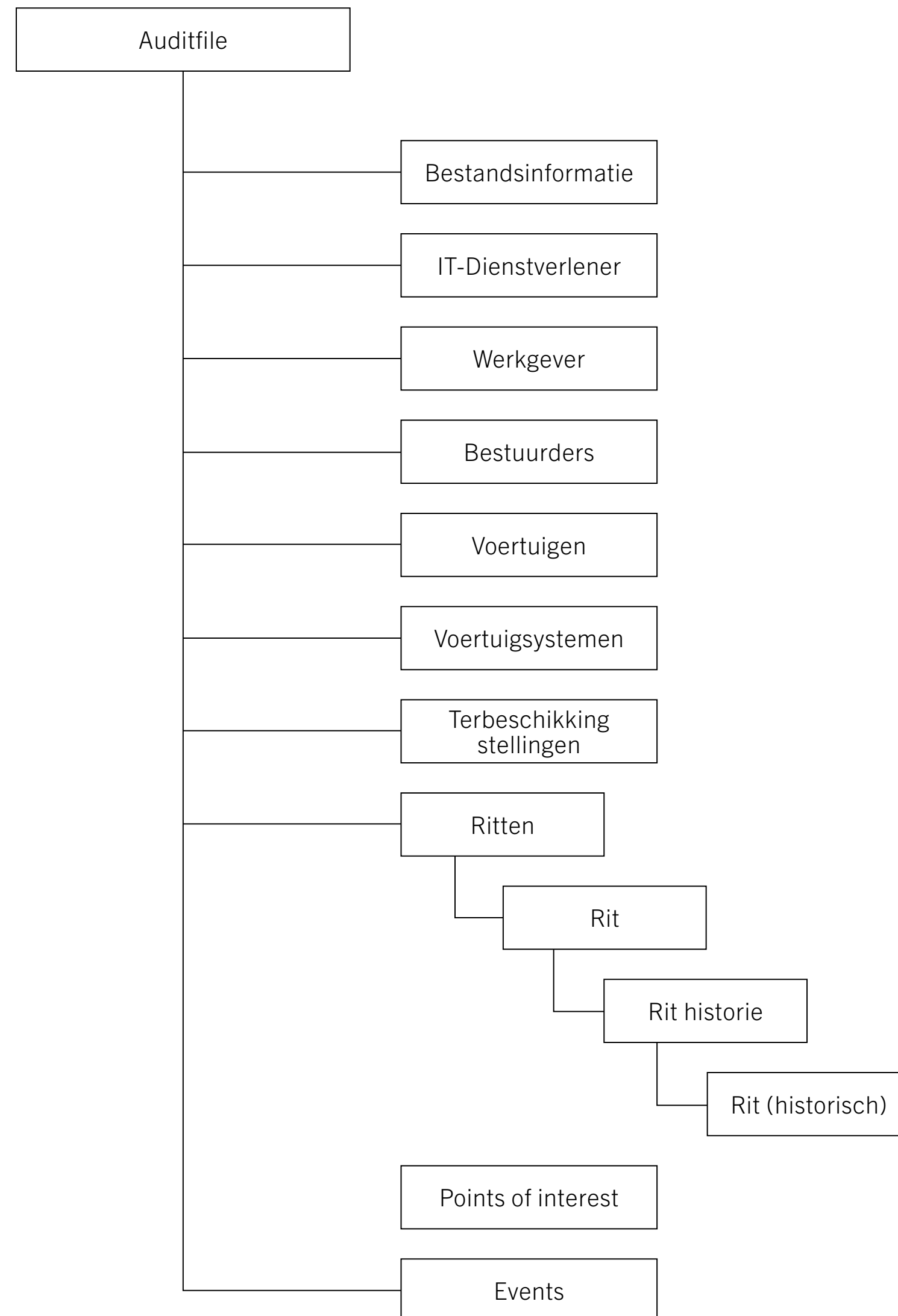
BIJLAGE 7: VALIDERENDE ENQUÊTE WEL BIJTellen

De inhoud van deze bijlage maakt geen onderdeel uit van de publicatieversie van het eindrapport.

BIJLAGE 8: VALIDERENDE ENQUÊTE NIET BIJTellen

De inhoud van deze bijlage maakt geen onderdeel uit van de publicatieversie van het eindrapport.

BIJLAGE 9: OPBOUW XAR-AUDITFILE



BIJLAGE 10: OPZET, PROCES EN BEVINDINGEN XAR-ANALYSE

Om een beeld te kunnen vormen van wat het effect is van variabele bijtelling op de workload van de Belastingdienst ten aanzien van fraudebeheersing en fraudebestrijding' zijn door ons de ritadministraties van de deelnemers van de proef onderzocht. In totaal zijn er 16.983 zakelijke ritten door ons geanalyseerd.

10.1 OPZET EN PROCES

In het geval van een systeem van variabele bijtelling wordt een zakelijke rijder fiscaal afgerekend op basis van het aantal privékilometers dat hij maakt. Door gebruik te maken van een geautomatiseerd ritregistratiesysteem, voorzien van het keurmerk RRS, zijn de meeste aspecten geborgd (zie figuur 1). Er is dus al objectief vastgesteld met welke auto, waar, hoe en wanneer er gereden is. De enige beoordeling die resteert heeft betrekking op de juistheid van het karakter van een rit (privé of zakelijk).

Wat komt er bij het toetsen van een ritregistratie kijken:

Kenmerken van voertuig(en)	Merk	✓ Geborgd
	Type	✓ Geborgd
	Kenmerken van de auto	✓ Geborgd
Registreren van alle relevante kenmerken van alle ritten	Datum	✓ Geborgd
	Beginstand en eindstand van de kilometerteller	✓ Geborgd
	Beginadres en eindadres	✓ Geborgd
	De gereden route indien deze afwijkt van de meest gebruikelijke	✓ Geborgd
	Het karakter van de rit	

Het onderzoek dat door ons is uitgevoerd heeft zich gericht op de zakelijke ritten die gemaakt zijn. Hierbij is expliciet gekeken naar:

1. De dag waarop een zakelijke/woonwerk rit heeft plaatsgevonden

Afhankelijk van de type werkzaamheden die de berijder verricht en de werkzame dagen is een toetsing mogelijk op afwijkingen. Indien door het karakter van zijn werkzaamheden de berijder op zaterdag en zondag vrij is, dan zou het onlogisch zijn, incidenten daargelaten, dat er op zaterdag of zondag zakelijke/woonwerk ritten worden gemaakt. Van alle 16.983 zakelijke ritten is beoordeeld op welke dag deze hebben plaatsgevonden.

2. Het tijdstip waarop een zakelijke/woonwerk rit heeft plaatsgevonden

Afhankelijk van de type werkzaamheden die de berijder verricht en de werktijden die hierbij horen, is een toetsing mogelijk op afwijkingen. Indien door het karakter van zijn werkzaamheden de berijder iedere dag zijn werkdag rond 16.30/17.30 uur afrondt dan zou het onlogisch zijn dat er, incidenten daargelaten, na 19.00 uur nog zakelijke/woonwerk ritten worden gemaakt. Van alle zakelijke ritten die hebben plaatsgevonden, is beoordeeld welke hiervan na 19.00 uur hebben plaatsgevonden.

3. Afwijking in de afgelegde afstand van een rit in relatie tot de meest efficiënte route

Ritten worden over het algemeen afgelegd op basis van kortste afstand (in kilometers) of snelste route (in tijd). De afstand tussen beide benaderingswijzen kan verschillen. Indien de gereden afstand van een rit (significant) afwijkt van één van deze twee benaderingen, dan is er aanleiding om nader onderzoek te doen naar de afgelegde route van deze rit. Het zou kunnen zijn dat ten tijde van de rit er een wegafsluiting was op de route waardoor voor een alternatieve route gekozen is. Door de ritdetailpunten in de XAR-auditfile bijvoorbeeld te koppelen aan file-informatie is het mogelijk te onderzoeken of de afgelegde route logisch is. Een steekproef is gedaan van tien zakelijke rijders waarbij hun ritadministraties geanalyseerd zijn op ritten waarbij de afstand significant afwijkt van de meest optimale route.

4. Handmatige wijzigingen die in de ritregistratie hebben plaatsgevonden

Iedere wijziging die achteraf plaatsvindt in de ritadministratie wordt geadmistreerd in het keurmerkregistratiesysteem en gerapporteerd in de XAR-auditfile. Ritten waarvan het karakter achteraf is gewijzigd van privé naar zakelijk/woonwerk geven aanleiding om te onderzoeken wat de reden van deze wijziging achteraf is. Het zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat een rit initieel het verkeerde karakter had, maar dat dit achteraf door de berijder is gecorrigeerd. Een steekproef is gedaan van tien deelnemende berijders waarbij de handmatige wijzigingen van ritten zijn beoordeeld.

10.2 BEVINDINGEN DESKRESEARCH

Onder de totale groep deelnemers is een uitgebreide analyse gedaan aan de hand van de door hen ingestuurde XAR-auditfiles. Hierbij is uitgegaan van een selectie van XAR-auditfiles met een registratieperiode in de maanden augustus 2020 tot en met november 2020. Uitgangspunt was om een beeld te krijgen bij de frequentie van bepaalde situaties om op basis daarvan, middels fieldresearch, specifieke situaties verder te gaan onderzoeken.

In totaal zijn er 16.983 zakelijke ritten onderzocht die hebben plaatsgevonden in de periode augustus t/m november.

	Zakelijk
Aantal ritten	16.983
Aantal kilometer	549.136

In > **alinea B2** staan de resultaten weergegeven van het deskresearch.

10.3 BEVINDINGEN FIELDRESEARCH

Naar aanleiding van de analyse van alle 16.983 zakelijke ritten die hebben plaatsgevonden, zijn er doelgerichte telefonische interviews uitgevoerd. Met meer dan 10% van de berijders uit de pilot is gesproken over gedragingen die opvielen in de data-analyse. Doel van de interviews was om te bepalen of de betreffende ritten al dan niet terecht als zakelijk waren aangeduid. Het ging hier om ritten die gemaakt zijn na 19.00 uur, op zaterdag of zondag, ritten waarbij de heenreis anders geïnterpreteerd is dan de terugreis en ritten waarbij de afstand substantieel afwijkt van de optimale route.

	Aantal interviews
Ritten op ongebruikelijke data en tijdstippen	9
Ritten waarbij de afstand substantieel afwijkt van de meest efficiënte route	3
Ritten waarbij het karakter van de heenreis afwijkt van het karakter van de terugreis	2

De uitkomsten zijn als volgt:

- » In drie gevallen bleek dat een rit in het weekend, die als zakelijk was bestempeld, correct geïnterpreteerd was.
Oordeel: **CORRECT**
- » Bij twee geïnterviewden bleek dat er was afgeweken van de meest efficiënte route omdat er onderweg iets afgegeven moest worden. Het betrof hier in beide situaties een zakelijke activiteit.
Oordeel: **CORRECT**
- » Bij twee interviews bleek dat de ritten gemaakt in diverse weekenden onterecht op zakelijk stonden. De geïnterviewden bevestigden dat deze ritten een privé-karakter hadden en dat de onjuistheid op een slordigheid berustte. Men was vergeten de schakelaar om te zetten van zakelijk naar privé en had dit onvoldoende gecontroleerd toen ze de ritadministratie ten behoeve van de pilot instuurden. Het varieerde hier van relatief korte ritten tot een tweetal ritten van 100+ kilometer.
Oordeel: **FOUT**

- » In één geval bleek een locatie, die meermaals als eindadres was geregistreerd, in het ritregistratiesysteem als zakelijk aangemerkt te zijn, terwijl de rit zelf een privé-karakter had. De oorzaak bleek te zitten in het feit dat zich in de nabije omgeving van de zakelijke activiteit ook een privé-activiteit bevond.
Oordeel: **FOUT**
- » In één geval betrof de heenreis een privé-rit en de terugreis een zakelijke rit. Het ging hier om een vakantieadres. Het uitgangspunt dat de deelnemer hanteerde was dat de rit vanaf het vakantieadres naar het werk een zakelijke rit was. Dit geldt echter alleen voor de afstand tussen werkadres en woonadres waarbij het woonadres het adres betreft waarop de zakelijk rijder is ingeschreven in de gemeentelijke basisadministratie.
Oordeel: **FOUT**
- » In één situatie betrof de heenreis van 100+ kilometer, overdag op een doordeweekse dag, een zakelijke rit terwijl de terugreis, in het weekend, als een privé-rit was geregistreerd. Bij navraag bleek dat de geïnterviewde een weekend weg was geweest en de heenreis per abuis op zakelijk had laten staan. Deze rit had echter een privé-karakter.
Oordeel: **FOUT**
- » Bij twee geïnterviewden bleek dat er enkele ritten met beperkte afstand die na 19.00 uur plaats hebben gevonden onterecht als zakelijk stonden aangeduid. Deze hadden een privé-karakter.
Oordeel: **FOUT**
- » Bij één geïnterviewde bleek dat er bij het maken van de woonwerk rit een omweg aangehouden was om iemand af te zetten. Het betrof hier een zakelijke rit met omrij-kilometers die als privé aangemerkt dienen te worden.
Oordeel: **FOUT**
- » In één geval bleek dat er was afgeweken van de meest efficiënte route omdat onderweg meerdere personen opgehaald moesten worden. Het betrof hier een volledige privé-rit.
Oordeel: **FOUT**

CONCLUSIE

Van de negen casussen waarbij een zakelijke rit op een ongebruikelijke datum of tijdstip plaats vond, bleek dit in zes gevallen (66,7%) in werkelijkheid een privéadres te zijn.

CONCLUSIE

Indien privéritten in het weekend onterecht als zakelijke ritten zijn geclassificeerd, betreft dit over het algemeen het geval voor alle ritten die op die betreffende dag(en) zijn gemaakt.

CONCLUSIE

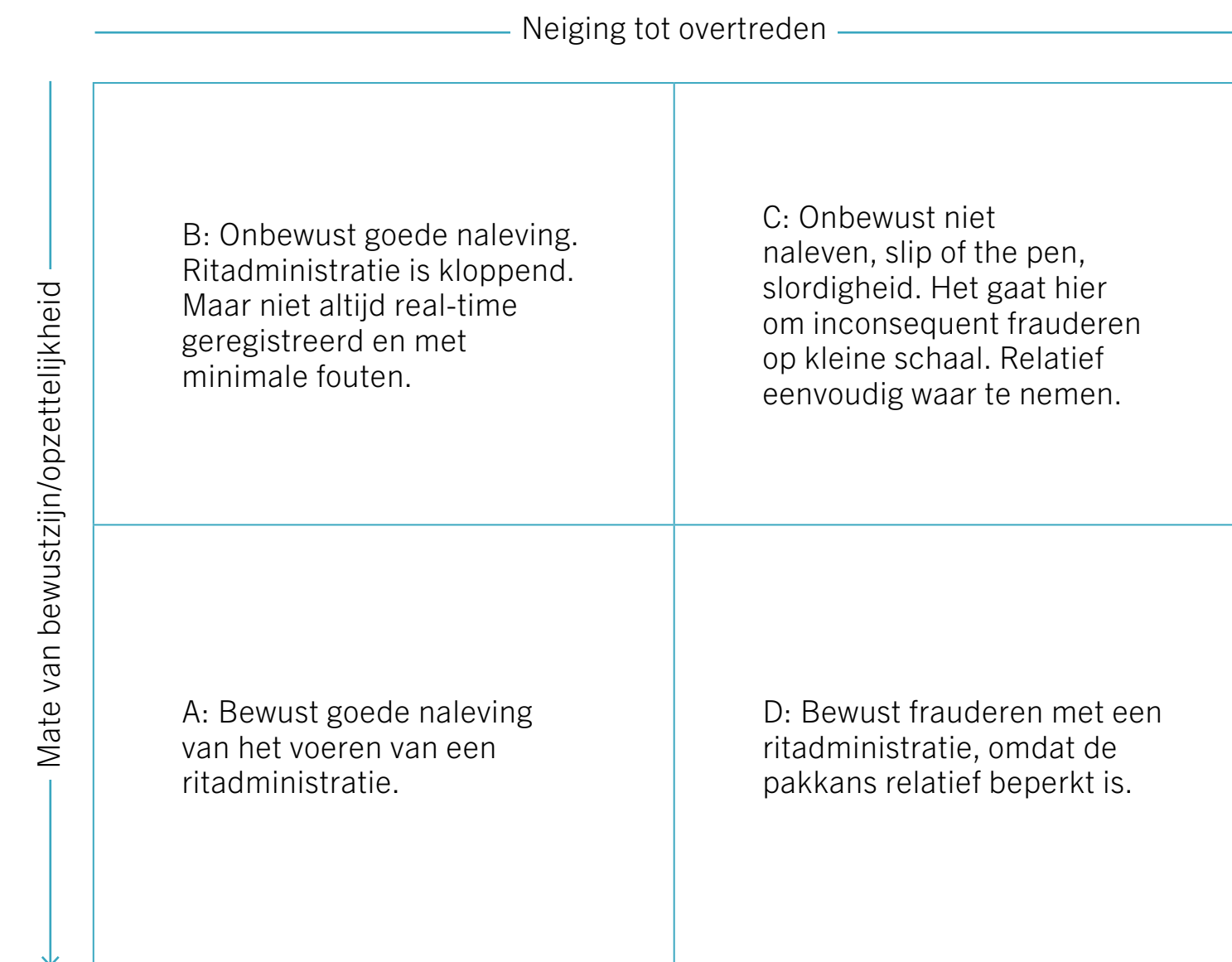
Zakelijke ritten met een beperkte afstand die 's avonds worden gemaakt, hebben in werkelijkheid veelal een privé karakter.

BIJLAGE 11: OPZET FRAUDEKWADRANT

De gelegenheid tot het maken van fouten biedt ook ruimte om te frauderen. Echter, niet iedereen is bewust aan het frauderen.

11.1 UITLEG KWADRANT

We onderscheiden door middel van een vaker gebruikt kwadrant in handhaving een viertal gedragstypen op basis van de assen 'mate van bewustzijn/opzettelijkheid' en 'neiging tot overtreden'.



- A.** Zakelijk rijders die bewust een goede naleving nastreven: het gaat hier om zakelijk rijders die hun ritadministratie foutloos bijhouden, hier bewust mee bezig zijn, dit tijdig doen en geen neiging tot overtreden hebben.
- B.** Zakelijk rijders die onbewust een goede naleving nastreven: het gaat hier om zakelijk rijders die hun ritadministratie vrijwel foutloos bijhouden, dit misschien niet altijd real-time doen, maar geen neiging tot overtreden hebben.

C. Zakelijk rijders die onbewust niet naleven: het gaat hier om zakelijk rijders die slordig zijn, onvolledig zijn in hun administratie en inconsequent voor wat betreft het type fouten.

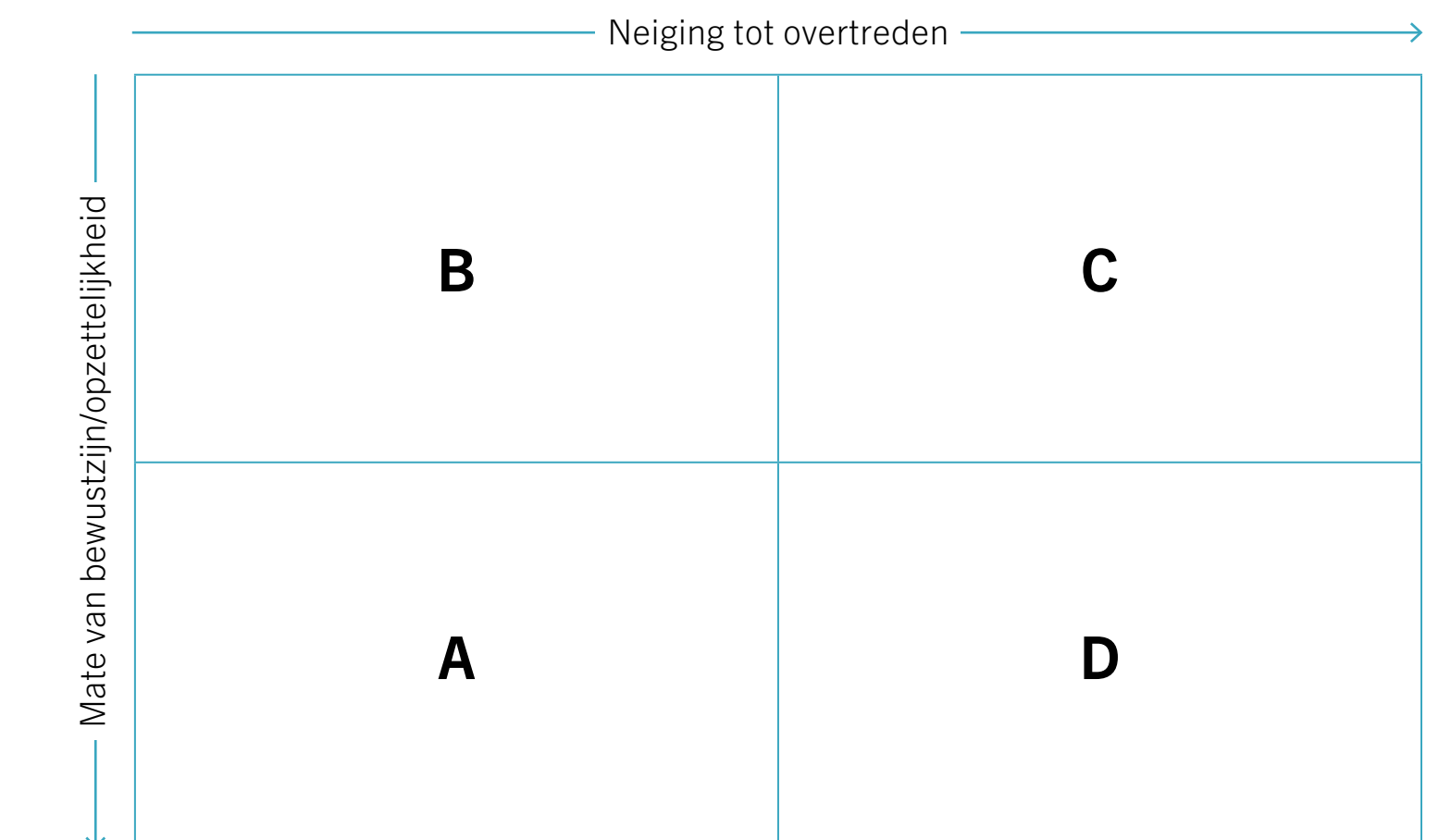
D. Zakelijk rijders die bewust niet naleven: het betreft hier de daadwerkelijke fraudeurs. Het gaat hier om frauderen met een plan. Omdat het hier om het structureel en consequent maken van fouten gaat zijn deze situaties over het algemeen lastiger te herkennen.

11.2 INDELING GEDRAGSTYPES BIJ PILOT DEELNEMERS

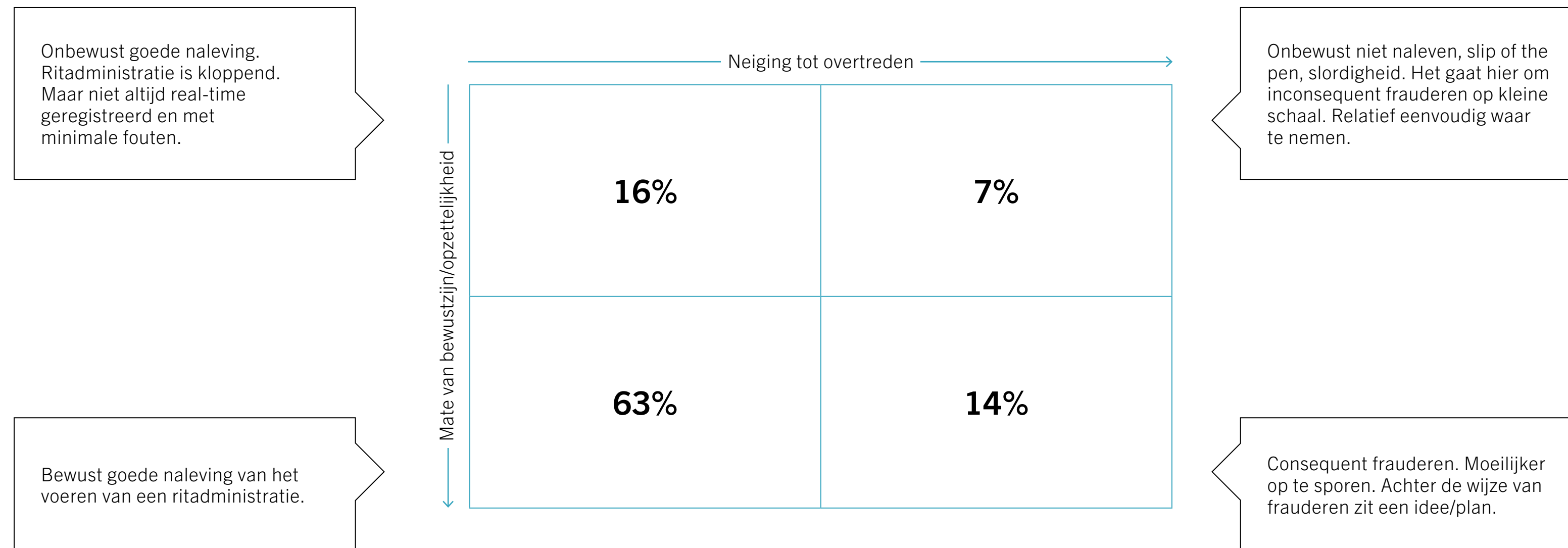
Op basis van het onderzoek onder de deelnemers waarbij 16.983 ritten zijn geanalyseerd en de gehouden telefonisch interviews, is berekend hoe het gedragskwadrant eruit ziet voor de groep pilotdeelnemers. De volgende uitgangspunten zijn daarbij aangehouden.

Iedere deelnemer start in A en maakt gebruik van een ritregistratiesysteem met het keurmerk:

- 1.** Indien bij deelnemer na inzending van zijn ritadministratie bleek dat deze niet correct was dan $A > B$.
- 2.** Controle op rijden in het weekend en in de avond. Afhankelijk van aard van de fout en argumentatie $A > B$, $AB > C$ en $AB > D$.
- 3.** Controle op gewijzigde ritten achteraf. Indien hier onjuistheden uit naar voren kwamen $A > B$, $AB > C$ en $AB > D$.



De berekening is gebaseerd op de uitkomsten van het desk- en fieldresearch en geëxtrapoleerd naar de totale groep van deelnemers. Hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat de deelnemers aan deze pilot niet gewend zijn aan het bijhouden van een ritadministratie ten behoeve van fiscale doeleinden.



79% van de deelnemers doet aan goede naleving, waarbij de ritadministratie vrijwel altijd kloppend is. Bij 21% van de deelnemers vindt overtreding plaats, waarbij dit in 14% van de gevallen consequent en doelbewust gebeurt.

Wij zien in de data en het gebruik van het systeem dat er nog veel verbeterpunten te realiseren zijn. De pilotgroep had vaak nog geen routine in het doorsturen van XAR-auditfiles.

Ook is het werken met vaste instellingen mogelijk zodat fouten minder makkelijk

gemaakt kunnen worden. Wij zien een duidelijk verbeterpotentieel in het doorvoeren van beheersmaatregelen aan de voorkant van het proces.

Er is nog een groot potentieel op het gebied van fraudebeheersing aan de voorkant van het proces bij de berijder. Daar kunnen nog flinke verbeterlagen gemaakt worden, zodat de ritregistratie nog zorgvuldiger en met minder fouten ingeleverd kan worden.

11.3 INDELING GEDRAGSTYPES BIJ 500KM-VERKLARINGHOUDERS

In het onderzoek onder 500km-verklaringhouders is de vraag gesteld welke omschrijving het best weergeeft hoe de zakelijke rijder zijn ritregistratie sluitend krijgt. Het betreft hier zakelijk rijders die ten behoeve van een fiscaal doeleinde hun ritadministratie bijhouden. Er wordt hierin geen onderscheid gemaakt hoe zij dit doen (Excel/RRS-systeem/etc.).

Welke omschrijving geeft het beste weer hoe u uw kilometeradministratie sluitend krijgt?

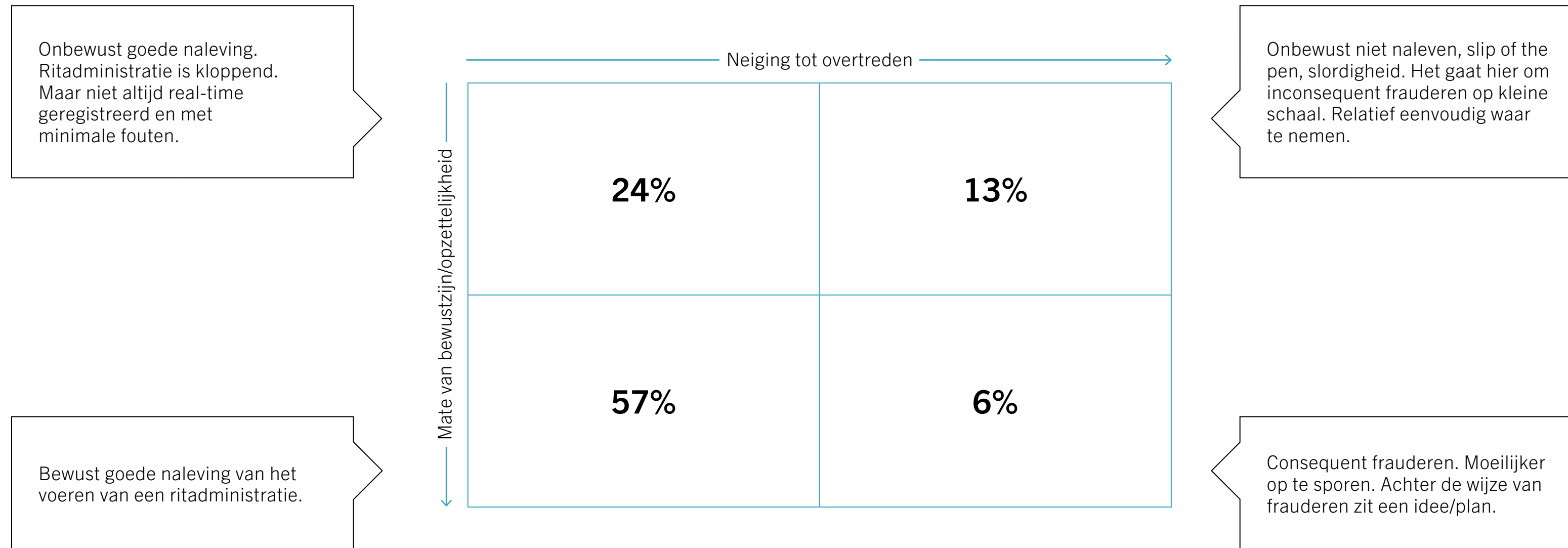


Vervolgens zijn de uitkomsten van deze vraag gekoppeld aan één van de gedragstypen.

De volgende uitgangspunten zijn hierbij aangehouden

1. Antwoord: Ik hou dit altijd (dagelijks) heel precies bij, hier zitten geen fouten in = A
2. Antwoord: Ik hou dit heel precies bij, er zitten geen fouten in, maar ik vul het soms pas achteraf in = B
3. Antwoord: Ik vul het zo goed mogelijk in aan de hand van mijn agenda en een routeplanner, hier kan wel eens een foutje in zitten maar niet veel = C
4. Antwoord: Ik vul het zo goed mogelijk in, rij wel eens een ritje privé extra, maar compenseer dit door een extra zakelijke rit erin te zetten of de ritten wat op te rekken. = D
5. Antwoord: Ik maak hem sluitend maar eerlijk gezegd is dit wel het betere knip- en plakwerk waarbij ik ritten moet verzinnen om het kloppend te krijgen = D

Op basis van de uitkomsten van deze vraag ziet het kwadrant er onder 500km-verklaringhouders er als volgt uit:



81% van de respondenten doet aan goede naleving, waarbij de ritadministratie vrijwel altijd kloppend is. Bij 19% van de deelnemers vindt overtreding plaats, waarbij dit in 6% van de gevallen consequent en doelbewust gebeurt.

Validerend onderzoek variabele bijtelling

INTRODUCTIE EN SELECTIE

Hartelijk welkom bij deze vragenlijst van VZR.

Wij willen u graag enthousiasmeren en stimuleren deze enquête zo goed en volledig mogelijk in te vullen. Werkt u vaker mee aan onze enquêtes, dan kunnen er wat dubbele vragen in zitten. Dit is echter onvermijdelijk, omdat uw reactie altijd anoniem is, kunnen we eerder gegeven antwoorden uit andere onderzoeken niet hergebruiken.

De invultijd bedraagt ongeveer 10 minuten. Uiteraard krijgt u van ons een uitgebreide terugkoppeling van de resultaten.

Tot slot een instructie:

Wij vragen u alle antwoorden te geven vanuit een situatie waarbij er geen sprake is van corona effecten.

S1. Voor zakelijke ritten gebruik ik een personenauto:

- » Ja
- » Ja, in combinatie met andere vervoersvormen
- » Nee

S2. Hoe is de auto die u voor zakelijke ritten gebruikt gefinancierd?

- » De auto is een leaseauto, geleased door mijn werkgever
- » De auto is gekocht door mijn werkgever
- » De auto is van mij
- » De auto is een Private Lease auto
- » Weet niet

HUIDIGE AUTO

De volgende vragen gaan over uw zakenauto. In het geval dat u uw zakenauto binnen nu en 3 maanden gaat vervangen door een andere zakenauto, willen we u vragen om de gegevens van die nieuwe zakenauto te gebruiken bij het invullen van de vragenlijst.

1. Wat is het merk van uw zakenauto?

Lijst merken + anders

2. En wat is het model?

Lijst modellen afh van gekozen merk + anders

3. De cataloguswaarde (nieuwwaarde) van mijn zakenauto is:

- » Minder dan € 15.000
- » € 15.000 tot € 20.000
- » € 20.000 tot € 25.000
- » € 25.000 tot € 30.000
- » € 30.000 tot € 40.000
- » € 40.000 tot € 50.000
- » € 50.000 tot € 60.000
- » € 60.000 tot € 70.000
- » € 70.000 of meer
- » Weet niet

4. In welke brandstofcategorie / aandrijfsoort valt uw zakenauto?

- » Benzine
- » Diesel
- » LPG
- » Hybride
- » Plug-in-hybride (“met een stekker”)
- » Volledig elektrisch
- » CNG (aardgas)
- » Anders, namelijk:

5. Wat is het bouwjaar van uw zakenauto?

- » 2021
- » 2020
- » 2019
- » 2018
- » 2017
- » 2016
- » 2015
- » 2014
- » 2013 of ouder
- » Weet niet

Indien bouwjaar 2015 of jonger (Q5 2020 code 1-7)

6. Welke bijtellingscategorie hoort bij uw zakenauto? Ook als u geen bijtelling betaalt omdat u niet meer dan 500 kilometer privé rijdt, zijn we in uw antwoord geïnteresseerd.

- » 4% bijtelling (volledig elektrische auto of waterstofauto tot en met bouwjaar 2018)
- » 4% bijtelling (over eerste € 50.000 cataloguswaarde) (volledig elektrische auto van bouwjaar 2019)
- » 7% bijtelling (plug-in hybride auto met een uitstoot <50g/km van bouwjaar 2015)
- » 8% bijtelling (over eerste € 45.000 cataloguswaarde) (volledig elektrische auto bouwjaar 2020)
- » 12% bijtelling (over eerste € 40.000 cataloguswaarde) (volledig elektrische auto bouwjaar 2021)
- » 14% bijtelling (mogelijk voor auto’s van bouwjaar 2015)
- » 15% bijtelling (plug-in hybride auto met een uitstoot <50g/km van bouwjaar 2016)
- » 20% bijtelling (mogelijk voor auto’s van bouwjaar 2015)
- » 21% bijtelling (mogelijk voor auto’s van bouwjaar 2016)
- » 22% bijtelling (mogelijk voor auto’s van bouwjaar 2017-2021)
- » 25% bijtelling (mogelijk voor auto’s tot bouwjaar 2017)
- » Weet niet

7a. Rijdt u op dit moment (2020) privé met uw zakenauto? En verwacht u volgend jaar (2021) privé met uw zakenauto te rijden?

	2020	2021
Ja		
Ja, maar minder dan 500 km per jaar (zgn “Verklaring geen privégebruik”; geen bijtelling)		
Nee		

Indien “verklaring geen privégebruik” of niet privé met zakenauto ((Q7a 2020 code 2,3)

7b. Hoe houdt u een kilometeradministratie bij?

- » Met een app
- » Met een keurmerksysteem (Keurmerk Rit Registratie Systemen; www.SKRRS.nl)
- » Met een systeem zonder keurmerk
- » Met Excel
- » Anders, namelijk:

Indien “verklaring geen privégebruik” of niet privé met zakenauto ((Q7a 2020 code 2,3)

7c. Hoe vaak werkt u de kilometeradministratie bij?

- » Dagelijks
- » Wekelijks
- » Maandelijks
- » 1x per kwartaal
- » 1x per half jaar
- » 1x per jaar
- » Anders, namelijk:

Indien “verklaring geen privégebruik” of niet privé met zakenauto ((Q7a 2020 code 2,3)

7d. Welke omschrijving geeft het beste weer hoe u uw kilometeradministratie sluitend krijgt?

- » Ik hou dit altijd (dagelijks) heel precies bij, hier zitten geen fouten in.
- » Ik hou dit heel precies bij, er zitten geen fouten in, maar ik vul het soms pas achteraf in.
- » Ik vul het zo goed mogelijk in aan de hand van mijn agenda en een routeplanner, hier kan wel eens een foutje in zitten maar niet veel.
- » Ik vul het zo goed mogelijk in, rij wel eens een ritje privé extra, maar compenseer dit door een extra zakelijke rit erin te zetten of de ritten wat op te rekken.
- » Ik maak hem sluitend maar eerlijk gezegd is dit wel het betere knip en plakwerk waarbij ik ritten moet verzinnen om het kloppend te krijgen.

ALTERNATIEVEN

8. Zijn er nog een andere auto’s in uw huishouden die voor privéritten worden gebruikt?

- » Ja, 1 andere auto
- » Ja, 2 andere auto’s
- » Ja, 3 of meer andere auto’s
- » Nee

Indien andere auto voor privé

9. De andere auto’s in uw huishouden voor privéritten zijn (meerdere antwoorden mogelijk):

- » Nieuw gekocht
- » Gebruikt gekocht
- » Door middel van private lease aangeschaft
- » Een auto van de zaak van mijn partner
- » Youngtimer/oldtimer
- » Anders, namelijk:

Indien andere auto voor privé

10. Wat is het merk van de andere auto (die het meest voor privéritten wordt gebruikt)?

Lijst merken + anders

Indien andere auto voor privé

11. En wat is het model van de andere auto (die het meest voor privéritten wordt gebruikt)?

Lijst modellen afh van gekozen merk + anders

12. Welke andere vervoermiddelen heeft u gemakkelijk tot uw beschikking (in uw bezit, in de buurt, of u heeft een abonnement etc.)?

- » Deelauto (bijv. Greenwheels, Snappcar)
- » Fiets
- » Fiets Elektrisch
- » Motor
- » Bromfiets/snorfiets/scooter
- » Trein
- » Bus
- » Tram/Metro
- » Anders, namelijk:
- » Geen andere vervoermiddelen (exclusief)

13. Hoe vaak gebruikt u de vervoersmiddelen die u tot uw beschikking heeft voor privédoeleinden? (per aangevinkt item)

- » Dagelijks
- » Wekelijks
- » Maandelijks
- » Heel af en toe
- » Nooit

GEBRUIK PERSONENAUTO

14. Hoeveel kilometer rijdt u jaarlijks in totaal met uw zakenauto?

En hoeveel kilometer daarvan zijn privé kilometers, hoeveel woon-werk verkeer en hoeveel kilometer voor zakelijke ritten? Het gaat om een globale inschatting.

Totaal aantal km (privé + woon-werk verkeer + zakelijke ritten)	...	Weet niet
Aantal km woon-werk verkeer	...	Weet niet
Aantal km zakelijke ritten	...	Weet niet
Aantal km privé	...	Weet niet

15. Hoe zijn uw privé kilometers met uw zakenauto (bij benadering) verdeeld over de volgende doelen? U kunt uw antwoord geven door getallen in te vullen (zonder %-teken) die samen optellen tot 100. Bijvoorbeeld bij een aandeel van 20% boodschappen, vult u achter boodschappen het getal 20 in.

- » Boodschappen / winkelen ...
- » Bezoek familie en vrienden ...
- » Sportactiviteiten ...
- » Kinder- en zorgactiviteiten (kinderopvang, oppassen, dokter, mantelzorg etc.) ...
- » Bezoek horeca / uitgaan (restaurant, café, film, theater) ...
- » Even weg (Sauna, Bos, Strand, Museum, Pretpark) ...
- » Vakantie in Nederland ...
- » Vakantie in buitenland ...
- » Anders

Indien andere auto voor privé

16. Hoeveel kilometer rijdt u jaarlijks in totaal met de andere privé auto (die het meest voor privéritten wordt gebruikt)? En hoeveel kilometer daarvan zijn privé kilometers? Het gaat om een globale inschatting.

Totaal aantal km (privé + woon-werk verkeer + zakelijke ritten)	...	Weet niet
Aantal km privé	...	Weet niet

Indien andere auto voor privé

17. Hoe zijn de privé kilometers van deze andere auto (die het meest voor privéritten wordt gebruikt) (bij benadering) verdeeld over de volgende doelen? U kunt uw antwoord geven door getallen in te vullen (zonder %-teken) die samen optellen tot 100. Bijvoorbeeld bij een aandeel van 20% boodschappen, vult u achter boodschappen het getal 20 in.

» Boodschappen / winkelen	...
» Bezoek familie en vrienden	...
» Sportactiviteiten	...
» Kinder- en zorgactiviteiten (kinderopvang, oppassen, dokter, mantelzorg etc.)	...
» Bezoek horeca / uitgaan (restaurant, café, film, theater)	...
» Even weg (Sauna, Bos, Strand, Museum, Pretpark)	...
» Vakantie in Nederland	...
» Vakantie in buitenland	...
» Anders	...

KENNIS EN HOUDING TAV HUIDIGE BIJTELLING

18a. In hoeverre bent u bekend met het begrip bijtelling?

- » Ik weet precies wat het begrip ‘bijtelling’ inhoudt
- » Ik weet ongeveer wat het begrip ‘bijtelling’ inhoudt
- » Ik weet niet wat het begrip ‘bijtelling’ inhoudt

18b. In hoeverre bent u op de hoogte van de bijtellingscategorie van uw zakenauto?

- » Weet ik precies
- » Weet ik ongeveer
- » Weet ik niet

19. In hoeverre bent u bekend met het netto bedrag (het daadwerkelijke bedrag na aftrek van belasting) dat u maandelijks aan bijtelling betaalt?

- » Weet ik precies
- » Weet ik ongeveer
- » Weet ik niet

20. Welke van onderstaande omschrijvingen geeft het beste weer hoe intensief u zich bezighoudt met de bijtelling van uw zakenauto?

- » Bij aanschaf van de auto verdiep ik mij in de hoogte van de bijtelling, daarna niet meer.
- » Eén keer per jaar bekijk ik wat ik aan bijtelling betaal.
- » Maandelijks (bijvoorbeeld op mijn salarisstrook) zie ik wat ik aan bijtelling betaal.
- » Bij elke privé rit die ik met mijn zakenauto maak, ben ik me bewust wat ik aan bijtelling betaal.

21. En heeft u een idee hoeveel u persoonlijk per gereden privé kilometer betaalt aan netto bijtelling?

- » Dat weet ik exact
- » Dat weet ik ongeveer
- » Dat weet ik niet zo goed
- » Ik heb geen idee

22. Bent u op de hoogte wat de gemiddelde kosten per maand zijn voor uw andere privé auto (die het meest voor privéritten wordt gebruikt) voor ...? Brandstof, onderhoud, verzekering, wegenbelasting, afschrijving

- » Dat weet ik exact
- » Dat weet ik ongeveer
- » Dat weet ik niet zo goed
- » Ik heb geen idee

INVLOED VARIABELE BIJTELLING OP GEDRAG

Om uw zakenauto privé te mogen gebruiken betaalt u bijtelling. Op dit moment is dat een vast bedrag per maand (tenzij u minder dan 500 privé kilometers per jaar rijdt).

Graag leggen we u de nieuwe situatie van variabele bijtelling voor, waarbij u een bedrag per gereden privé kilometer betaalt.

In plaats van een vast bedrag aan bijtelling per maand wordt er afgerekend op basis van wat u daadwerkelijk privé rijdt. Voor alle auto's (dus ook elektrische auto's) wordt de hoogte van de bijtelling bepaald op basis van 22% bijtelling en de norm van 12.000 privé kilometers per jaar (=1000 kilometer per maand).

Rijdt u normaal in een maand 750 kilometer privé, dan betaalt u een kwart minder bijtelling vergeleken met de huidige situatie. Rijdt u vervolgens in een maand 2000 kilometer privé (bijv. vakantie), dan betaalt u die maand het dubbele aan bijtelling. Ook als u de auto nu buiten de bijtelling houdt, gaat u per gereden privé kilometer afrekenen.

23. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over variabele bijtelling? [Helemaal mee oneens, enigszins mee oneens, neutraal, enigszins mee eens, helemaal mee eens]

- » Bijtelling per gereden privé kilometer is veel eerlijker dan een vast bedrag aan bijtelling.
- » Ik houd me helemaal niet bezig met de hoogte van de bijtelling.
- » Ik heb graag zelf controle op kosten; in geval van bijtelling per gereden privé kilometer kan ik zelf bepalen welke privé ritten ik met de zakenauto maak.
- » Ik heb geen zin om bij elke privé rit na te moeten denken met welk vervoermiddel ik dat ga doen.
- » Ik vind het heel vervelend dat ik pas achteraf weet hoeveel ik maandelijks aan bijtelling moet betalen.

24. Hoe denkt u dat u zult reageren op variabele bijtelling? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- » Ik ga dan veel scherper letten op mijn privé kilometers met de zakenauto
- » Ik ga proberen te besparen op mijn bijtelling
- » Ik ga dan de zakenauto juist vaker gebruiken
- » Ik ga dan niet meer met de zakenauto op vakantie
- » Ik denk dat ik vaker de andere auto uit het gezin zal gebruiken
- » Ik zal vaker een ander vervoersmiddel kiezen
- » Ik verwacht geen verandering (exclusief)
- » Anders, namelijk:
- » Weet niet (exclusief)

In de volgende vragen gaan wij nog wat dieper in op uw verwachtingen.

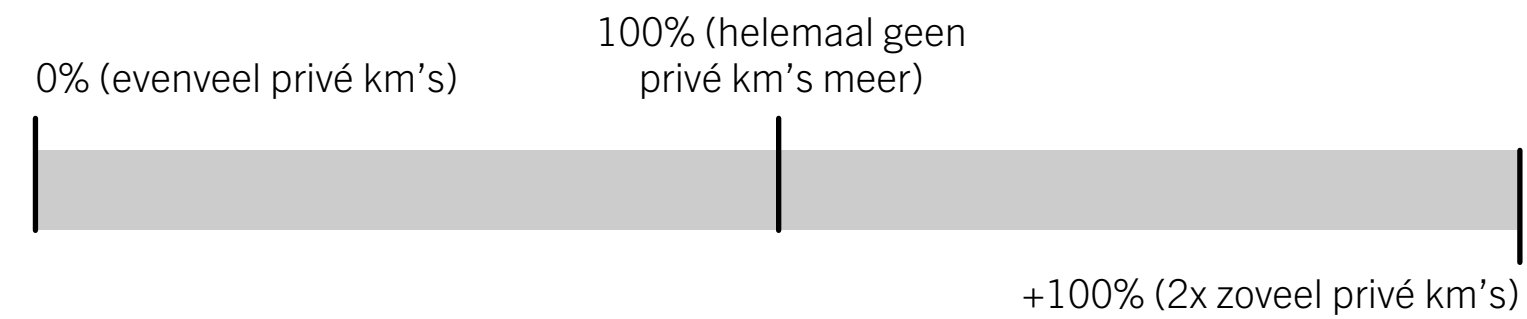
25. In hoeverre verwacht u dat bijtelling per gereden privé kilometer invloed heeft op uw privé reisgedrag met uw zakenauto? Ik verwacht dat ik ...

- » ... geen privékilometers meer ga maken met de zakenauto
- » ... veel minder privékilometers ga maken
- » ... minder privékilometers ga maken
- » ... hetzelfde aantal privékilometers blijf rijden
- » ... meer privékilometers ga maken
- » ... veel meer privékilometers ga maken
- » Weet niet

26. Kunt u uw antwoord toelichten? (open vraag)

Indien cataloguswaarde (Q3):	in vragenlijst bij Q27 tonen:
» Minder dan € 15.000	€ 0,09
» € 15.000 tot € 20.000	€ 0,12
» € 20.000 tot € 25.000	€ 0,15
» € 25.000 tot € 30.000	€ 0,18
» € 30.000 tot € 40.000	€ 0,24
» € 40.000 tot € 50.000	€ 0,30
» € 50.000 tot € 60.000	€ 0,50
» € 60.000 tot € 70.000	€ 0,60
» € 70.000 of meer	€ 0,70
» Weet niet	€ 0,30

27. We gaan nu uit van de situatie dat er sprake is van bijtelling per gereden privé kilometer. U betaalt een bedrag, stel € x,xx (afhankelijk van cataloguswaarde invullen, zie hiernaast) netto per gereden privé kilometer. Met welk percentage zullen uw privé kilometers met uw zakenauto dan veranderen ten opzichte van voorgaande jaren?



28. Op basis waarvan zou u bepalen welke privé ritten u met de zakenauto maakt en welke privé ritten niet? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. Dat bepaal ik op basis van ...

- » Of de tweede auto bezet is of niet
- » Bereikbaarheid eindbestemming met andere vervoermiddelen
- » Afstand naar eindbestemming
- » Parkeersituatie op eindbestemming
- » Gezelschap dat mee reist
- » Hoeveelheid bagage/spullen
- » Fysieke beperkingen
- » Duur van de rit
- » Totale kosten
- » Hoe drukbezet ik op dat moment ben
- » Invloed op milieu
- » Anders, namelijk:
- » Mijn privé ritten met de zakenauto zullen niet veranderen (exclusief) (verder met Q33)

29. Voor welke privé doelen verwacht u dan (indien sprake is van variabele bijtelling) vaker gebruik te maken van uw zakenauto? En voor welke doelen niet meer?

	Vaker met zakenauto	Even vaak met zakenauto	Minder vaak met zakenauto; ook andere vvm	Niet meer met zakenauto; alleen nog andere vvm	Rit helemaal niet maken
Boodschappen / winkelen					
Bezoek familie en vrienden					
Sportactiviteiten					
Kinder- en zorgactiviteiten (kinderopvang, oppassen, dokter, mantelzorg etc.)					
Bezoek horeca / uitgaan (restaurant, café, film, theater)					
Even weg (Sauna, Bos, Strand, Museum, Pretpark)					
Vakantie in Nederland					
Vakantie in buitenland					

Indien privé ritten (deels) met andere vvm worden gemaakt

30. Welke andere vervoermiddelen gaat u dan waarschijnlijk gebruiken voor . . . (privé doel)?

- » Andere auto in huishouden
- » Oldtimer/Youngtimer
- » Deelauto (bijv. Greenwheels, Snappcar)
- » Fiets
- » Fiets Elektrisch
- » Motor
- » Bromfiets/snorfiets/scooter
- » Trein
- » Bus
- » Tram/Metro
- » Anders, namelijk:
- » Weet niet

Indien andere auto uit huishouden gebruiken

31. In hoeverre verwacht u dat het gebruik van de privéauto invloed heeft op de keuze van deze auto?

- » Geen invloed
- » Wel invloed, ik ga de privéauto waarschijnlijk vervangen door een kleinere auto
- » Wel invloed, ik ga de privéauto waarschijnlijk vervangen door een grotere auto
- » Wel invloed, ik ga de privéauto waarschijnlijk vervangen door een jongere auto
- » Wel invloed, ik ga waarschijnlijk een privéauto (erbij) kopen
- » Anders, namelijk:
- » Weet niet

Indien privé ritten vaker met zakenauto

32. U gaf aan voor 1 of meerdere privé doelen vaker gebruik te gaan maken van de zakenauto. Wat betekent dit voor de keuze van de privé auto?

- » Heeft geen invloed
- » Ik ga de privéauto waarschijnlijk vervangen door een kleinere auto
- » Ik ga de privéauto waarschijnlijk verkopen
- » Anders, namelijk:
- » Weet niet

33a. In hoeverre verwacht u dat variabele bijtelling invloed heeft op de keuze van uw zakenauto?

- » Geen invloed
- » Wel invloed, ik ga waarschijnlijk een kleinere auto kiezen
- » Wel invloed, ik ga waarschijnlijk een grotere auto kiezen
- » Wel invloed, ik ga waarschijnlijk een auto met lagere cataloguswaarde kiezen
- » Wel invloed, ik ga waarschijnlijk een auto met hogere cataloguswaarde kiezen
- » Anders, namelijk:
- » Weet niet

33b. Kunt u uw antwoord toelichten? (open vraag)

ACHTERGROND RESPONDENT / BEDRIJF

Nu volgen een aantal afrondende vragen over uzelf.

35. Wat is uw geslacht?

- » Man
- » Vrouw

36. Wat is uw leeftijd?

- » < 25 jaar
- » 25 - 30 jaar
- » 31 - 35 jaar
- » 36 - 40 jaar
- » 41 - 45 jaar
- » 46 - 50 jaar
- » 51 - 55 jaar
- » 56 - 60 jaar
- » >60 jaar

37. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

- » 1 persoon
- » 2 personen
- » 3 personen
- » 4 personen
- » 5 personen
- » 6 personen of meer

38. Wat is uw bruto-jaarinkomen?

- » Minder dan € 30.000
- » Tussen € 30.000 en € 40.000
- » Tussen € 40.000 en € 60.000
- » Tussen € 60.000 en € 80.000
- » Tussen € 80.000 en € 100.000
- » Tussen € 100.000 en € 150.000
- » Meer dan € 150.000
- » Weet niet / wil geen antwoord geven

39. Welke van de volgende omschrijvingen past het beste bij u?

- » Ik heb de zakenauto echt nodig om mijn werk uit te kunnen voeren (functies zoals accountmanager, servicemonteur, ...)
- » Ik heb niet per se een zakenauto nodig, maar het is onderdeel van mijn arbeidsvoorwaarden

40. In welke regio van Nederland woont u?

- » Amsterdam, Rotterdam, Den Haag (en randgemeenten)
- » Rest van Zuid-Holland, rest van Noord-Holland, Utrecht
- » Groningen, Friesland, Drenthe
- » Overijssel, Gelderland, Flevoland
- » Zeeland, Noord-Brabant, Limburg

41. Waar woont u?

- » In een druk stedelijk gebied (de stad)
- » In een rustig stedelijk gebied (aan de rand van de stad of in een groot dorp)
- » Op het platteland (in een klein dorp of buiten de bebouwde kom)

42. Is uw woonadres gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer?

- » Ja
- » Ja, zou kunnen maar kost wel aanmerkelijk meer moeite / tijd
- » Nee
- » Weet niet

AFSLUITING

43. Heeft u nog vragen en/of opmerkingen ten aanzien van dit onderzoek? (open vraag)

Hartelijk dank voor uw medewerking!