

## Aanleiding

Mobiliteitsmanagement gaat over de relatie tussen werkgever en werknemer met betrekking tot mobiliteit. Mobiliteitsmanagement wordt zwaar beïnvloed door belastingwetgeving en regels die de nationale overheid oplegt aan werknemers en bedrijven in de Randstad en andere regio's. Wat zijn de meest recente inzichten in de (economische) effecten van het nationaal beleid met betrekking tot mobiliteitsmanagement? En hoe smooit nationale wetgeving lokale initiatieven in de kiem?

## Uitkomsten en aanbevelingen

### *Van bezit naar gebruik*

Om de huidige fiscale behandeling van de auto van de zaak goed te interpreteren, is het belangrijk te weten andere auto's in de economie fiscaal behandeld worden. Zoals bekend wordt het bezit van auto's in Nederland (zwaar) belast. Dit geldt vooral voor duurdere en daarom grotere auto's. Dit heeft tot gevolg dat Nederlandse auto's relatief klein zijn, in vergelijking tot bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk of de Verenigde Staten. Het gebruik van de auto wordt in Nederland voornamelijk indirect belast via brandstofaccijnzen. Het ligt in de verwachting dat de belasting op bezit verder omlaag gaat en de belasting op gebruik omhoog. Een auto aanschaffen om korte afstanden af te leggen, wordt daarom waarschijnlijk goedkoper. De belangrijkste consequentie is dus dat huishoudens meer auto's zullen afschaffen, die minder gebruikt zullen worden, en dat auto's aanzienlijk groter zullen worden. Dit betekent voor de steden in de Randstad waarschijnlijk minder congestie maar veel meer vraag naar parkeerruimte.

### *Auto van de zaak*

Eén op acht auto's in Nederland is een auto van de zaak. Het bezit van een auto van de zaak wordt fiscaal gestimuleerd omdat de huidige bijtelling voor werknemers veel minder is (ongeveer de helft) dan de kosten voor de werkgevers. De fiscale behandeling van de auto van de zaak heeft dan ook belangrijke gevolgen voor de economie: woon-werkverkeer neemt sterk toe (gemiddeld met 16%), in de weekenden wordt er meer privé gereden, auto's van de zaak zijn auto groter en autobezit wordt ook sterk gestimuleerd. De huidige fiscale behandeling van auto's van de zaak frustreert initiatieven om autogebruik te verminderen. Uit het onderzoek naar economische effecten hiervan is het volgende gebleken:

- Het blijkt dat het welvaartsverlies door extra auto's vrij klein is. De economische schade omdat er meer wordt gereden, vooral voor woon-werkverkeer, en files dus worden bevorderd in de spits, is in de orde van € 100 per jaar per auto van de zaak. De grootste economische schade wordt veroorzaakt door het gebruik van dure en daarom grotere auto's. Het blijkt dat een werknemer met een auto van de zaak gemiddeld genomen in een twee keer zo dure auto rondrijdt. De kosten van het rondrijden met deze dure auto worden niet uit eigen zak betaald maar door de overheid. Met andere woorden, er worden te veel dure auto's geconsumeerd. De economische schade hiervan is honderden euro's per jaar per auto van de zaak.
- Er zijn op dit moment veel initiatieven bij bedrijven om werknemers te stimuleren de auto van de zaak minder te gebruiken. Dit zal weinig gevolgen hebben voor de welvaart, omdat autobezit niet ontmoedigd wordt. Initiatieven die werknemers stimuleren geen, of veel goedkopere, auto's van de zaak te nemen zullen we een groter positief effect hebben.



- Benadrukt moet worden dat deze initiatieven alleen maar bestaansrecht hebben (vanuit een economisch perspectief) omdat de fiscale behandeling van auto's van de zaak welvaart vermindert. Het is gemakkelijker om auto's van de zaak fiscaal anders te behandelen.
- Recent worden auto's van de zaak die milieuvriendelijker (lijken te) zijn veel minder belast. De belangrijkste consequentie is dat werknemers hier op reageren door vaker te kiezen voor milieuvriendelijke auto's. Dit lijkt gunstig voor het milieu. Dit effect kan echter heel klein zijn omdat het totale aantal auto's ook gestimuleerd wordt.

