

Kilometerregistratie

Papier of elektronisch?

De 'auto van de zaakrijder' neemt het vaak niet zo nauw. Voor staatsecretaris Kees Jan de Jager reden om extra te controleren op het privégebruik van de bedrijfsauto. Bedrijven met veel werknemers buiten de deur willen daarom hun kilometerregistratie nauwgezet kunnen bijhouden met bijvoorbeeld een fleetmanagementsysteem. Maar hoe staan medewerkers daar tegenover?

"Wij hebben geen enkele wanklank gehoord en ook heeft niemand bezwaar gemaakt tegen het invoeren van een track and tracesysteem. Eigenlijk vonden ze het alleen maar normaal", antwoordt Herman Tibben, directeur van Assink Weustink elektrotechniek uit Raalte op de vraag of zijn personeel blij was met de invoering van een fleetmanagementsysteem. Sinds januari 2009 heeft Tibben de twintig bedrijfsauto's uitgerust met een kilometerregistratie-unit. "Wat het ons oplevert? We hebben een betere controle op de werktijden en kunnen zien of iedereen op tijd aanwezig is. Daarnaast kunnen we het rijgedrag controleren, al doen we daar weinig mee. Dat zien we wel als er een boete op de mat valt. Voor ons is het van

belang dat we een sluitend verhaal aan de Belastingdienst kunnen overleggen."

Beheer

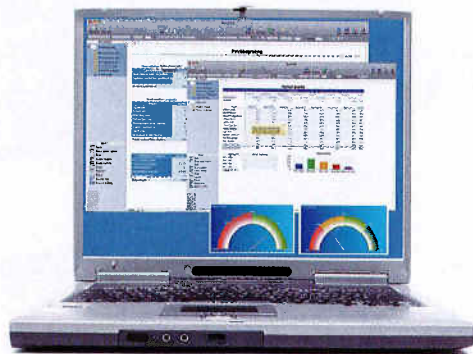
Waar Tibben erg over te spreken is, is dat het beheer van zijn wagenpark een stuk eenvoudiger en overzichtelijker is geworden. "De registratie is op deze manier goed en makkelijk geregeld, maar ook het onderhoud kunnen we beter in de gaten houden doordat we een signalering krijgen als wagens voor een check-up naar de garage moeten. Bij ons worden auto's door verschillende medewerkers gebruikt en dan merk je dat die extra signaalfunctie helpt."

Assink Weustink heeft een redelijk uitgebreid systeem, waarbij ze ook beschikken over een plan-

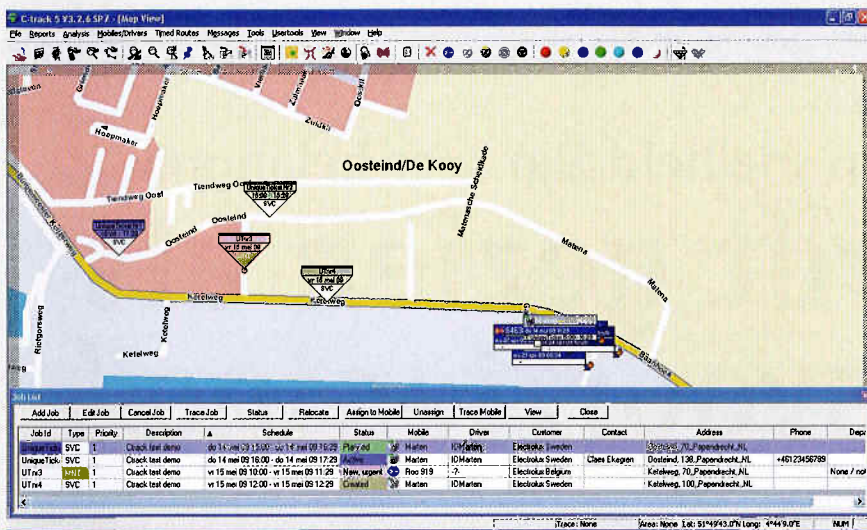
ningmodule, maar in de praktijk wordt daar volgens Tibben minder gebruik van gemaakt. "Wij werken veel projectmatig waardoor er niet veel behoefte is om te schuiven in de planning of monteurs de hele dag in de gaten te houden." En ook het voyeurisme viert volgens hem geen hoogtij. "Waar wij het meeste belang aan hechten is welke nuttige data het systeem ons kan verschaffen, bijvoorbeeld de reistijden en managementinformatie zoals het aantal declarabele uren. De hele tijd de monteurs in de gaten houden gebeurt uitsluitend de eerste dagen als het systeem nog een noviteit is, maar het werk gaat gewoon door en het arbeidsethos is hier goed. We hebben dan ook nooit iemand

Veel soorten

Fleetmanagementsystemen zijn er in alle soorten en maten, van een kilometerregistratie-unit tot meer uitgebreide systemen. Nieuw is het systeem dat ook managementinformatie genereert en dat begin dit jaar in Hannover werd geïntroduceerd. Door middel van dashboardmeters zijn de verrichtingen van de buitendienst altijd duidelijk, zoals aankomsttijden, vertrektijden, rijgedrag en de verhoudingen tussen werken-rijden en zakelijk-privé rijden. Daarnaast biedt het systeem de mogelijkheid om deze actuele data te spiegelen aan historische en externe informatie en kan het worden gekoppeld aan bedrijfseigen gegevens. Zo kan er sneller op de ontwikkelingen worden ingespeeld.



Fleetmanagementsystemen zijn er in alle soorten en maten, van een kilometerregistratie-unit tot meer uitgebreide systemen.



Een track and tracesysteem met een planningmodule kan handig zijn.

gecorrigeerd. Alleen ten behoeve van de storingsdienst kijken we overdag wel eens welke auto het meest in de buurt zit.”

Alleen registratie

Bij Croon Elektrotechniek in Rotterdam, gebruiken ze het fleetmanagementsysteem uitsluitend voor de registratie van zakelijke versus privékilometers. “Wij hebben tweehonderd auto’s met een unit uitgerust. Dat is ongeveer een derde van ons hele wagenpark en het gaat uitsluitend om medewerkers die hebben aangegeven de auto niet privé te gebruiken”, vertelt Frank Pieters. “Het systeem is bij ons in januari 2006 operationeel geworden, direct na de invoering van de nieuwe belastingmaatregelen. In het begin hebben we twee systemen getest en was er wel enige scepsis merkbaar, ook vanuit de ondernemingsraad”, erkent hij eerlijk. “Pas toen wij konden waarborgen dat privékilometers niet werden getoond, verdween die weerstand. Een planningmodule hebben we daarom voorlopig achterwege gelaten.”

Of Croon in de toekomst het bestaande systeem wil uitbreiden is nog niet helemaal duidelijk. Pieters: “Wij hebben het aangeschaft voor de kilometerregistratie en in dat opzicht zijn we helemaal tevreden, mede omdat deze werkwijze door iedereen binnen de organisatie gedragen

wordt. Een keer per jaar krijgen medewerkers de mogelijkheid om hun wensen kenbaar te maken waarna hun auto desgewenst van een kastje voorzien of ontdaan kan worden. Uitbreiding zoals een planningmodule staat wel op de agenda, maar dan op de lange termijn. Daarvoor zullen we eerst weer met de OR om tafel moeten gaan zitten en de

bereidheid van onze mensen moeten afwachten.”

Het invoeren van een fleetmanagementsysteem is een delicate kwestie, weet Christiaan Mooij, salesmanager bij C-Track Benelux. Lang niet iedere medewerker is ervan gediend dat er over zijn schouder meegekeken kan worden. “Het is een vraag die bij veel installateurs leeft en waar wij als eerste marktspeeler in Nederland regelmatig mee te maken hebben gehad. Het blijft een broze balans waarin sociale en privacy aspecten meegewogen moeten worden. Doordat wij al jaren werken met de bonnen en ondernemingsraden, kunnen wij die bedrijven helpen de juiste afwegingen te maken die ook door medewerkers in een organisatie gedragen worden. Daarnaast is het natuurlijk mogelijk om privékilometers volledig af te schermen, zodat het onzichtbaar is waar iemand zich in zijn vrije tijd begeeft.” Zijn ervaring is dezelfde als die van Herman Tibben. “Zodra de nieuwigheid eraf is, gaat men gewoon weer over tot de orde van de dag en wordt het systeem beschouwd als welkome functionaliteit.”

Een papieren dossier

Niet ieder installatiebedrijf is voorzien van een track and tracesysteem en vooral kleinere installateurs vragen zich wel eens af of het lonend is. “Ook ik heb me natuurlijk georiënteerd”, vertelt Jarco van der Poel van het gelijknamige installatiebedrijf in Zoeterwoude. “Wat voor mij de afweging is om de auto’s niet met een unit uit te rusten? Dat is toch het kostenplaatje en ik ben bang dat het storingsgevoelig is. Daarom kies ik er voorlopig voor een papieren kilometerdossier bij te houden die ik bewaar samen met de agenda’s en facturen. Zo kan ik altijd alles fiscaal verantwoorden.”

Van der Poel heeft vier bedrijfsauto’s lang de weg en iedere keer weer hikt hij aan tegen de in zijn ogen betuttelde maatregelen. “Zoals ik het zie is die hele kilometerregistratie een melkkoe van de Belastingdienst die bovendien hardwerkende mensen treft. En ik ben in deze branche niet de enige met die gedachte. Want wees nou eerlijk, zo’n serviceauto gebruik je privé amper. Op het moment dat je naar een feestje gaat, stap je er niet met je goede kleding in.” Daarnaast hekelst hij de verplichte administratie. “Per dag ben ik een half uur kwijt om de papieren in te vullen en dan heb ik het nog niet eens over de nacontrole. Ook de servicemonteur moet papieren invullen. Daarnaast is die hele administratie erg gevoelig voor fouten. Zeker als je veel te maken hebt met ad hoc klussen. Als het druk is gaat het werk voor en komt de administratie op de tweede plaats. Dan moet je er ’s avonds met de agenda en de bonnen in de hand weer mee aan de slag.” Voor monteurs die op projecten zitten valt de administratie, circa vijf minuten, volgens hem nog wel mee. “Maar al met al word ik er niet blij van. Het brengt extra kosten met zich mee die we niet aan klanten kunnen doorberekenen.”