

Directie Directe Belastingen

De Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-
Generaal
Postbus 20 018
2500 EA Den Haag

Datum
26 april 2007

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk
DB 2007-0167 M

Onderwerp

Motie Aptroot c.s. (kamerstukken 29 515, nr. 168) ter zake de afschaffing
fiscale bijtelling bestelauto's

Geachte voorzitter,

In deze brief wil ik graag ingaan op de motie Aptroot c.s. (kamerstukken II 2006/07, 29 515, nr. 168) die 31 oktober 2006 door uw kamer is aangenomen. Deze motie roept de regering op met voorstellen te komen waarbij de fiscale bijtelling voor bestelauto's wordt afgeschaft. Ter compensatie voor de rijksbegroting moet voor iedere bestelauto de motorrijtuigenbelasting met € 165 worden verhoogd. De motie verzoekt tevens dat in de nieuwe regeling grootschalig misbruik wordt tegengegaan.

De gedachte van de leden Aptroot c.s. is vooral ingegeven door de wens de administratieve lasten voor het bedrijfsleven te verminderen. Ook ik hecht sterk aan een vermindering van de administratieve lasten. Het is goed om te zien dat hieraan in de afgelopen jaren veel aandacht is besteed; zeker ook op fiscaal gebied. Dit kabinet wil de administratieve lasten verder verminderen met 25%. Voorstellen vanuit de Kamer die daaraan bijdragen juich ik dan ook toe. We moeten echter niet alleen oog hebben voor administratieve lasten. Zoals bij ieder voorstel, moet ook bij een voorstel om te komen tot een vermindering van administratieve lasten goed worden afgewogen of de voordelen opwegen tegen de nadelen.

Tijdens het voortgezet AO administratieve lasten van 31 oktober jl. heeft voormalig minister Zalm al gepoogd duidelijk te maken dat aan de motie Aptroot c.s. belangrijke bezwaren kleven. Hij heeft deze motie daarom ook ontraden.

Ik deel de mening dat het uitvoeren van deze motie ongewenst is. Daarom ben ik voornemens geen uitvoering te geven aan deze motie. De regeling voor privégebruik bestelauto hoeft niet te leiden tot grote administratieve lasten voor het bedrijfsleven. Het bijhouden van een rittenregistratie is, zoals ik hierna zal beschrijven, niet altijd nodig. Daarbij maak ik de kanttekening dat indien een

rittenregistratie wel bijgehouden wordt, dit meestal door de werknemer gebeurd. In de afgelopen jaren is door uw Kamer kritiek geuit op de administratieve lasten van het bijhouden van een rittenregistratie. Dat heeft er toe bijgedragen dat een aantal regelingen is geïntroduceerd waardoor in veel gevallen een rittenregistratie achterwege kan blijven. Een rittenregistratie hoeft bijvoorbeeld niet bijgehouden te worden indien de bestelauto niet voor privégebruik ter beschikking staat. De bestelauto staat niet voor privégebruik ter beschikking indien de werkgever privégebruik verbiedt, indien de bestelauto buiten werktijd niet gebruikt kan worden of indien de bestelauto (bijna) uitsluitend geschikt is voor het vervoer van goederen. Een rittenregistratie is ook niet nodig indien er sprake is van doorlopend afwisselend gebruik van de bestelauto door meerdere bestuurders. De werkgever kan dan volstaan met een bedrag van €300 in de eindheffing te betrekken. Daarmee is een pakket ontstaan dat in veel gevallen voorkomt dat voor werkgever en werknemer administratieve lasten ontstaan.

Het is aan de werkgevers en werknemers om van de genoemde mogelijkheden gebruik te maken. Een regeling die bij bijna iedere bestelauto mogelijk is, is het verbod op privégebruik bestelauto van de zaak. De Belastingdienst heeft een sjabloon op zijn website gezet waarmee dit verbod gemakkelijk op te stellen is. De administratieve lasten kunnen dus ook al binnen de huidige mogelijkheden omlaag gebracht of verminderd worden.

Aan de motie Aptroot c.s. zijn, zoals hiervoor opgemerkt, een aantal grote bezwaren verbonden:

- Het privégebruik van een bestelauto van de zaak vormt net als het privégebruik van een personenauto loon in natura. Dat dient te worden belast. Het voordeel bestaat uit de kosten die de berijder bespaart omdat hij privé gebruik kan maken van de ter beschikking gestelde auto.
- Wanneer de berijder niet belast wordt voor privégebruik, zal privégebruik toenemen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de drukte op de weg en voor het milieu.
- Een gunstigere behandeling van bestelauto's leidt tot een niet te rechtvaardigen ongelijke behandeling tussen bestelauto's en personenauto's (in strijd met het gelijkheidsbeginsel). Werknemers met een ter beschikking gestelde personenauto zouden hierin een juridisch aanknopingspunt kunnen vinden om ook in aanmerking te komen voor een dergelijke gunstige behandeling. Dit levert grote budgettaire risico's op.
- Naast de traditionele bestelbus met slechts één of twee zitplaatsen naast de bestuurder en direct daarachter een grote gesloten laadruimte, zijn er allerlei bestelauto's die zeer goed geschikt zijn voor privégebruik. Uitvoering van de motie Aptroot c.s. zal juist op de laatste categorie een grote aanzuigende werking hebben. Hierbij kan worden gedacht aan van personenauto's afgeleide modellen, waaronder geel-kenteken auto's die voor tenaamstelling desgewenst nog kunnen worden omgebouwd tot bestelauto. Maar ook bepaalde pick-ups en SUV's en veel busjes met een dubbele cabine kwalificeren fiscaal als bestelauto's.¹ Het valt niet te rechtvaardigen dat het privégebruik van deze auto's niet wordt belast. Het budgettaire risico van de aanzuigende werking wordt geschat op € 150-200 mln. per jaar in de loonbelasting doordat bijtelling achterwege blijft bij berijders die nu nog privé rijden in een personenauto van de zaak. Verder leidt de aanzuigende werking tot een budgettair risico van circa € 125 mln. per jaar in de BPM doordat ondernemers vrijgesteld zijn

¹ Bestelauto's die goed geschikt zijn voor privégebruik zijn bijvoorbeeld de Citroën C5 Break Service, de Fiat Stilo Van, de Toyota Corolla Van, de Ford Focus Wagon Van, de Opel Zafira Van, de Renault Mégane Van, de Volkswagen Sharan Van, de Nissan Patrol Van en de Landrover Defender Pickup.

van BPM op bestelauto's. De motie verzoekt om maatregelen die grootschalig misbruik tegengaan. Wellicht doelt de motie bij misbruik op degenen die voor hun werk geen bestelauto nodig hebben maar die als gevolg van het door de motie geïntroduceerde gunstige regime toch in een bestelauto zouden gaan rijden. Dat zou echter een criterium introduceren waaraan geen uitvoering kan worden gegeven. Het zou immers vergen dat de Belastingdienst moet toetsen of het gebruik van een bestelauto zakelijk nodig is. Dit leidt bovendien tot een tamelijk arbitrair criterium.

- Meer werknemers zullen kiezen voor een bestelauto als auto van de zaak. Voor de ondernemer die de bestelauto ter beschikking stelt, geldt een vrijstelling van BPM, maar voor privégebruik van de bestelauto wordt nu via de autokostenfictie in de loonbelasting en in de omzetbelasting indirect toch rekening gehouden met de BPM. Door uitvoering van de motie zou zelfs deze indirecte BPM-druk op particulier gebruik worden weggenomen. Werknemers (particulieren) kunnen daardoor weer volledig BPM-vrij in een bestelauto rijden en worden daarvoor zelfs beloond met het achterwege laten van de gehele bijtelling. Hiermee kan de BPM-vrijstelling voor ondernemers ter discussie komen te staan.
- De lasten (in beginsel € 100 mln.) worden verschoven van werknemers naar werkgevers.
- De verhoging van de MRB ziet op alle bestelauto's, dus ook op bestelauto's die louter zakelijk worden gebruikt. Het gaat dan bijvoorbeeld om grote wagenparken met bestelauto's die niet voor privégebruik ter beschikking staan. Werkgevers met zulke wagenparken krijgen te maken met een aanzienlijke verhoging van de MRB zonder dat hun eigen werknemers daar voordeel van hebben. Deze werkgevers ondervinden een soms forse lastenverzwaring voor het privégebruik van werknemers van andere bedrijven.

Zoals hiervoor al opgemerkt, zijn er al veel mogelijkheden om de administratieve lasten te beperken indien hierover goede afspraken worden gemaakt. Gezien de bezwaren die aan de motie Aptroot c.s. verbonden zijn, lijkt die motie geen begaanbare weg om administratieve lasten verbonden aan het gebruik van bestelauto's verder te verminderen. Ik wil graag in overleg met het bedrijfsleven bekijken of er nog een verdere reductie van administratieve lasten mogelijk is. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het zodanig aanpassen van de criteria dat berijders van bestelauto's die minder privégenot bieden, niet langer opgezadeld worden met administratieve lasten. Indien ik hierin mogelijkheden zie, zullen de maatregelen die hieruit voortvloeien meelopen in het kader van de verdere administratieve lastenvermindering die het kabinet nastreeft.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. J.C. de Jager