



VERENIGING ZAKELIJKE RIJDERS

Ministerie van Financiën
t.a.v. Staatssecretaris Ir. E.D. Wiebes MBA
Postbus 20201
2500 EE DEN HAAG

Vianen, 11 juni 2015

Betreft: **autobrief 2**

Geachte heer Wiebes,

Op korte termijn treedt u naar buiten met uw Autobrief 2. Bijtelling is een zeer belangrijk onderwerp binnen de autobelastingen. Wij vragen u om vooral niet uit het oog te verliezen voor wie u het beleid op het gebied van bijtellingen maakt: **de zakelijke rijder**, de groep die wij vertegenwoordigen met onze Vereniging Zakelijke Rijders (voorheen: Vereniging Auto van de Zaak).

Onze vereniging behartigt de belangen van 1,5 miljoen zakelijke rijders, of deze de zakelijke kilometers nu rijdt in een auto van de zaak of een privéauto, of deze auto nu is geleased of gekocht en of het nu gaat om een werknemer of een ondernemer. Wij hebben meer dan 21.000 leden en klankborden veelvuldig met onze achterban om de wensen en behoeften in kaart te brengen. Op basis daarvan formuleren wij de kernwaarden en lobbystandpunten van onze vereniging. De belangrijkste willen wij met deze brief graag met u delen:

1. De bijtelling moet in verhouding staan tot het privégenot en CO₂-vermindering stimuleren
2. Er is een goed alternatief nodig voor de auto van de zaak: mobiliteitsbudget generatie 2
3. De 500 kilometerregeling moet anders
4. Bijtelling grijs kenteken moet berekend worden over de catalogusprijs zonder BPM

Ad 1. De bijtelling moet in verhouding staan tot het privégenot en CO₂-vermindering stimuleren

De Nederlandse belastingheffing van 25% is onevenredig hoog vergeleken met omliggende landen. VZR is van mening dat de kosten betaald voor het privégenot in lijn moeten staan met de **daadwerkelijke autokosten**. Als er gekozen zou worden voor één bijtellingstarief zou dat eigenlijk maximaal rond 15% moeten bedragen. Daarnaast is bijtelling een effectief middel gebleken om doelstellingen te behalen op het gebied van de CO₂-reductie. Voor de bijtelling stellen wij daarom het volgende voor.

1.1 Breng bijtelling in balans en behoud CO₂-stimulering

Wij stellen voor twee bijtellingstarieven te hanteren, 10% en 20%. Met het lage tarief wordt de keuze voor zeer zuinige auto's gestimuleerd. Met het hoge tarief van 20% blijft de bijtelling in balans met het werkelijk privégenot.



10%

De 10% grens zou moeten liggen op 50 gram CO2 waardoor ook plug-in hybrides hieronder vallen. De differentiatie in bijtelling op basis van CO2 werkt alleen als er een ruime keuze is uit modellen. Deze grens moet dan ook voor meer jaren bevroren worden. Het moet een bewuste keuze zijn de PHEV-voertuigen bewust langdurig te blijven stimuleren. Het gebruik van deze auto's is nieuw en heeft tijd nodig om te ontwikkelen. Wij verwachten dat de verbruikscijfers zullen verbeteren door gewenning, ontwikkeling van de infrastructuur en betere afspraken tussen werkgevers en werknemers.

Wanneer van de bijtelling op zuinige auto's met nieuwe technologie een stimulerende werking moet uitgaan, moet deze in absolute bedragen lager zijn dan de bijtelling op vergelijkbare auto's die op traditionele brandstof rijden. Uit de navolgende tabel is af te lezen, waarom het raadzaam is om een bijtellingspercentage van maximaal 10% te hanteren voor voertuigen met nieuwe technologie, die een hogere catalogusprijs kennen.

	Motor	Consumenten- prijs	Bijtelling %	Bijtelling
Volvo V60	Benzine/diesel	€ 45.000	20%	€ 9.000
Break even	Hybride	€ 65.000	14%	€ 9.100
Voorstel VZR	Hybride	€ 65.000	10%	€ 6.500
Huidige bijtelling	Hybride	€ 65.000	7%	€ 4.550
Mitsubishi Outlander	Benzine/diesel	€ 37.500	20%	€ 7.500
Break even	Hybride	€ 47.500	16%	€ 7.600
Voorstel VZR	Hybride	€ 47.500	10%	€ 4.750
Huidige bijtelling	Hybride	€ 47.500	7%	€ 3.325

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een berijder bij een bijtellingspercentage rond de 15% geen voordeel meer heeft van de elektrische auto. Wij verwachten dat er bij een bijtellingspercentage van 10% nog voldoende stimulans is om berijders te laten kiezen voor een CO2-zuinige auto.

20%

De 20% grens mag ook echt niet hoger zijn dan 20%. Een groot deel van het rijdend zakelijk wagenpark rijdt in een auto met 14% bijtelling. In 2014 koos meer dan 40% voor een 14%-auto (cijfers VNA). De gemiddelde prijs van een zakelijke auto is € 30.000,-. Deze zakelijke rijder gaat er dus met een flatfee van 20% bijtelling jaarlijks bruto al € 1.800,- op achteruit. Het verhogen van de bijtelling naar een percentage boven de 20% treft 1 miljoen zakelijke rijders in de portemonnee, juist in de doelgroep die Nederland er economisch bovenop moet helpen.



1.2 Benoem bijtelling per kilometer als doel richting 2020

Het meest eerlijk is om bijtelling te betalen per **daadwerkelijk gereden privékilometer**. Dit is ook de uitdrukkelijke wens van de berijders. De hedendaagse mogelijkheden op het gebied van rit-registratiesystemen maken een gestaffelde bijtelling of bijtelling per privékilometer mogelijk zonder veel administratieve lasten. Wij adviseren om in de autobrief richting 2020 in ieder geval een handreiking of visie te noteren zodat hier naar toe gewerkt kan worden.

Graag maken wij u erop attent dat de Belastingdienst mede initiatiefnemer is van de Stichting Keurmerk RitRegistratieSystemen. Met dit keurmerk is inmiddels het grootste deel van de markt georganiseerd, waardoor er systemen voor een sluitende ritregistratie voorhanden zijn die helpen bij het verwezenlijken van de doelstelling van bijtelling naar daadwerkelijk privégebruik.

Ad 2. Er is een goed alternatief nodig voor de auto van de zaak: mobiliteitsbudget generatie 2

Vereniging Zakelijke Rijders is een voorstander van flexibele mobiliteitsbudgetten, opdat de zakelijke rijder zelf keuzes kan maken om het eigen vervoer zo goed mogelijk te regelen.

Werkgevers die nu bereid zijn met een mobiliteitsbudget te werken, vergoeden vaak de leaseprijs van de auto als brutosalaris. Wij noemen dit een "*afziebudget*". Deze methodiek kent in de praktijk aanzienlijke beperkingen en is fiscaal onaantrekkelijk. Verder levert het discussies op wanneer het aantal zakelijke kilometers van een werknemer fluctueert gedurende het jaar.

Met het oog hierop hebben wij een mobiliteitsbudget generatie 2 uitgedacht, dat u als bijlage aantreft. Centraal staat de letterlijke en figuurlijke **bewegingsvrijheid van de zakelijke rijder**. De werknemer die slim met het mobiliteitsbudget omgaat, spaart op kosten en CO₂-uitstoot. Voor de werkgever en de fiscus is het plan **budgetneutraal**. Dit onderwerp heeft fiscale aandacht nodig en hoort bij de onderwerpen in de autobrief.

Ad 3. De 500 kilometerregeling moet anders

Iemand die helemaal geen of nauwelijks privékilometers rijdt, betaalt geen belasting. Dat is rechtvaardig. Wie daarentegen heel weinig kilometers rijdt, net iets meer dan de bekende 500 kilometer per jaar, betaalt evenveel bijtelling als degene die heel veel, bijvoorbeeld meer dan 20.000, privékilometers rijdt. Dit is vreemd en onwenselijk.

De huidige 500 kilometerregeling wordt gebruikt door 19% van de berijders. Ons voorstel is deze regeling aan te passen naar een 0 kilometerregeling, met een 'verklaring uitsluitend zakelijk gebruik' en een **2.500 kilometerregeling** met een **vast tarief van € 500,-** (€ 0,20 per kilometer). Dit op voorwaarde dat er geautomatiseerd een ritregistratie bijgehouden wordt. De zakelijke rijders met een Verklaring geen privégebruik auto moeten nu al kilometers bijhouden en velen doen dit al met een systeem: weinig administratieve lasten, weinig fraudegevoeligheid en minder werkdruk bij de Belastingdienst door het gebruik van de door de Belastingdienst geaccordeerde auditfile.

Op deze manier worden er twee vliegen in één klap geslagen.



1. Er wordt ruim ervaring opgedaan met het verwerken en beoordelen van geautomatiseerde ritregistraties
2. De mensen die echt weinig privé rijden worden reëel belast voor het privégebruik van de auto van de zaak


Kortom, eerlijker, simpeler en een stap naar de toekomst. Zie ook ons position paper uit juni 2014 over dit onderwerp, bijlage 2.

Ad 4. Bijtelling grijs kenteken moet berekend worden over de catalogusprijs zonder BPM

De BPM op grijs gekentekende voertuigen is door de werkgever terug te vorderen. Voor de werknemer geldt echter dat deze bijtelling moet betalen over de catalogusprijs inclusief BPM. Busjes zijn in regel vrij dure objecten en het privégenot is daarentegen minder dan bij een personenauto. Wij vragen u dan ook om deze inconsistentie in het bijtellingsbeleid weg te nemen en in de berekening van de bijtelling voor grijze kentekens uit te gaan van catalogusprijzen exclusief BPM. Ook dit zal de fraudegevoeligheid bij deze voertuigen doen afnemen.

Uiteraard lichten wij onze voorstellen graag aan u toe en beantwoorden wij graag uw vragen.

Met vriendelijke groet,



Martin Huisman RM
Voorzitter Vereniging Zakelijke Rijders

Bijlagen:

1. Mobiliteitsbudget generatie 2
2. Position paper 'Borgen strategisch doel en oplossen 500 kilometerproblematiek'