vrijstelling wordt beëindigd en loopt door tot en met 2015. In de autobrief is aangekondigd dat er een vorm van compensatie verleend gaat worden voor het feit dat de nieuwe generatie elektrische en semi-elektrische auto's een aanzienlijk hoger gewicht kennen als gevolg van bijvoorbeeld het accupakket en de elektromotor. De thans geldende forfaitair gewichtscorrectie van 125 kg die op het gewicht van deze auto's in mindering wordt gebracht voor de bepaling van de grondslag van de MRB is dan ook niet afdoende voor deze nieuwe generatie modellen. Er is echter geen directe noodzaak om bij dit wetsvoorstel reeds de gewichtscorrectie te verhogen, omdat deze nieuwe generatie (zeer) zuinige auto's onder de huidige tijdelijke vrijstelling van de MRB zullen vallen die tot 1 januari 2014 blijft gelden. De tussenliggende periode kan dan worden benut om het toegenomen extra gemiddelde gewicht van deze categorie auto's nauwkeuriger te bepalen op basis van de nieuwe modellen die de komende twee jaar op de markt komen en waarvan de gewichtsspecificaties nu nog niet bekend zijn. Bij aanvang van het jaar 2014 verwachten wij voldoende gegevens voorhanden te hebben om een goede forfaitaire gewichtscorrectie te kunnen bepalen en de toezegging uit de autobrief gestand te doen.

2.3. Maatregelen bijtelling LB/IB

Voor de differentiatie in de bijtelling LB/IB wordt aangesloten bij de schijfgrenzen zoals die voor de BPM gaan gelden, onder handhaving van de huidige verlaagde bijtellingspercentages voor zeer zuinige en zuinige auto's, te weten 14% respectievelijk 20%. Deze zuinigheidsgrenzen worden tot en met 2015 jaarlijks bijgesteld. Vanaf 2015 valt de 14%-bijtellingsgrens samen met de vrijstellingsgrens in de BPM (<83 gr/km) en valt de 20%-bijtellingsgrens samen met de eerste schijf in de BPM (83-110 gr/km). In de hierna opgenomen tabel is weergegeven hoe in de jaren 2012 tot 2015 dat eindbeeld wordt bereikt.

Tabel 5 Bijtelling LB/IB afhankelijk van CO_2-uitstoot 2011-2015 (in gr/km)

	2011	2012 1 jan	2012 1 juli	2013	2014	2015
Benzine						
14% bijtelling	<111	< 111	<103	<96	<89	<83
20% bijtelling	111-140	111-140	103-132	96-124	89-117	83-110
25% bijtelling	>140	> 140	>132	>124	>117	>110
Diesel						
14% bijtelling	<96	< 96	<92	<89	<86	<83
20% bijtelling	96-116	96-116	92-114	89-112	86-111	83-110
25% bijtelling	>116	>116	>114	>112	>111	>110

Naast deze aanscherping van de zuinigheidsgrenzen op basis waarvan een verlaagde bijtelling kan worden toegepast, wordt ook voorgesteld de periode waarbinnen deze verlaagde bijtelling van toepassing is te beperken. Onder de huidige wetgeving geldt dat de aanscherpingen van de zuinigheidsgrenzen alleen zullen gelden voor auto's waarvan het kenteken na de (eerste) aanscherping voor het eerst naam worden gesteld. In de voorgestelde systematiek blijft het voordeel behouden voor zover deze auto's door dezelfde eigenaar middellijk of onmiddellijk ter

beschikking worden gesteld. Teneinde steeds de meest zuinige auto's te stimuleren en evenwel duidelijkheid en zekerheid te bieden voor belanghebbenden, zal de periode dat men nog een verlaagd bijtellingspercentage kan toepassen na een aanscherping van de zuinigheidsgrenzen worden teruggebracht tot de gemiddelde duur van een leasecontract. In dit wetsvoorstel wordt de periode waarbinnen men de verlaagde bijtelling kan toepassen vastgesteld op 60 maanden. Aan het einde van iedere periode van 60 maanden wordt bezien of de auto opnieuw in aanmerking komt voor een verlaging van het bijtellingspercentage.

Voor auto's met een CO_2-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km wordt voorgesteld een bijzondere regeling te treffen. Op dit moment geldt voor nulemissieauto's (bijvoorbeeld volledig elektrische auto's) een bijtellingspercentage van nihil. Dit is tijdelijk van aard en geldt tot en met 2014. Ingevolge dit wetsvoorstel wordt het bereik van de nihilbijtelling per 1 januari 2012 uitgebreid tot auto's met een CO_2-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km waarbij tegelijkertijd de termijn dat deze vrijstelling van toepassing is, wordt verlengd tot en met 2015. Daarbij is nog van belang dat een auto die in de periode tot 31 december 2015 op kenteken wordt gezet en die alsdan kwalificeert voor de nihilbijtelling, deze nihilbijtelling behoudt voor een periode van 60 maanden. Voor nulemissieauto's die al voor 1 januari 2012 zijn aangeschaft wordt de nihilbijtelling uitgebreid tot en met 2016 zodat de gebruikers van deze auto's nooit slechter af kunnen zijn dan auto's die onder het nieuwe regime vallen.

2.4. Uitwerking van het voorgaande

De verschillende hiervoor genoemde maatregelen in de BPM, de MRB en de bijtelling LB/IB zullen gevolgen hebben voor de omvang en samenstelling van de nieuwverkopen. Het aantal vrijgestelde auto's zal uiteraard dalen en het belang van de verschillende schijven wijzigt, mede als gevolg van de introductie van de vierde schijf. Meer concreet zal het samenstel van maatregelen ertoe leiden dat het aantal van BPM vrijgestelde personenauto's wordt teruggebracht van 33% in 2011 naar zo'n 12% in 2015. Daarnaast loopt het aandeel in de tweede schijf van de BPM op van 9% in 2011 naar 32% in 2015, het aandeel in de derde schijf van zo'n 0% in 2011 tot 6% in 2015, en het aandeel in de vierde schijf naar 4% in 2015. Dit is het gevolg van het relatief veel sterker aanscherpen van de grenzen van de tweede en derde schijf, en de introductie van een vierde schijf. Het dalende percentage vrijgestelde auto's enerzijds, en de toename van het percentage auto's dat in de tweede, derde en vierde schijf valt anderzijds, hebben tot gevolg dat de tarieven vanaf 2013 iets dalen, zodat de beoogde macro-opbrengst wordt geraliseerd.

3.3. Bijtelling LB/IB bestelauto's

Op 15 februari 2011 heeft het Tweede Kamerlid Neppérus vragen gesteld over de rittenregistratie bij bestelauto's. Deze rittenregistratie kan noodzakelijk zijn om geen bijtelling LB/IB te krijgen voor het privégebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde bestelauto. In de beantwoording van 1 maart 2011 is aangegeven dat het kabinet de ergernis over de rittenregistratie die vaak nodig is om geen bijtelling te krijgen voor privégebruik van een bestelauto begrijpt.[6] Tevens is vermeld dat het kabinet bereid is om alles in het werk te stellen om die ergernis weg te nemen, met andere woorden te kijken naar de mogelijkheden om die rittenregistratie af te schaffen. Daarbij is ook aangegeven dat bij de uitwerking van een alternatief niet voorbij kan worden gegaan aan de mogelijke budgettaire effecten van zo'n alternatief. De huidige opbrengst van de bijtelling LB/IB voor bestelauto's dient zeker te worden gesteld. Zoals ook in de autobrief aangegeven is er nog volop overleg met de sector om de verschillende alternatieven te beoordelen op hun gevolgen, zowel waar het betreft de budgettaire consequenties, de uitvoerbaarheid en de mate waarin deze bijdragen aan het wegnemen van het gesignaleerde probleem.

Er lijkt zich voor de bestelauto een oplossing af te tekenen waarin de mogelijkheid om zonder fiscale gevolgen meer dan 500 km privé met de bestelauto te rijden, komt te vervallen. In die oplossing vervalt ook de rittenregistratie. Daarvoor in de plaats komt dan een systematiek waarin ten behoeve van de loonbelasting de werknemer door tussenkomst van de werkgever, en ten behoeve van de inkomstenbelasting de IB-ondernemer kan verklaren dat de bestelauto uitsluitend zakelijk wordt gebruikt. Een rittenregistratie is gedurende de periode dat een dergelijke verklaring is afgegeven, niet langer noodzakelijk. Controle op de naleving van die verklaring geschiedt met behulp van ambulant toezicht. Indien geen verklaring wordt afgegeven en overigens geen gebruik wordt gemaakt van de andere mogelijkheden om de bijtelling LB/IB te voorkomen (bijvoorbeeld een expliciet verbod van de werkgever om de auto privé te gebruiken) en ook anderszins niet het bewijs wordt geleverd dat de auto niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt, vindt bijtelling volgens de normale daarvoor geldende regels plaats. Dat betekent dat een bijtelling tegen 25% plaatsvindt, tenzij de bestelauto op basis van de CO_2-uitstoot aanspraak maakt op een verlaagde bijtelling. Indien gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerde rittenregistratie zou de bijtelling afhankelijk kunnen worden gemaakt van het aantal gereden privékilometers (gestaffelde bijtelling). Deze oplossing is op korte termijn echter niet realiseerbaar. Al eerder is toegezegd een pilot te zullen starten om alle ins en outs van een dergelijk systeem te onderzoeken. De voorbereidingen voor een dergelijke pilot voor bestelauto's zijn in volle gang.

Op korte termijn kan wel de (gezamenlijke) verklaring dat de bestelauto uitsluitend zakelijk wordt gebruikt worden geïntroduceerd. Dit wetsvoorstel bevat de voorstellen om een dergelijke verklaring met ingang van 1 januari 2012 te introduceren. Met deze (gezamenlijke) verklaring wordt aangegeven dat met de bestelauto geen enkele kilometer privé wordt gereden. Voorshands wordt deze verklaring toegevoegd aan het bestaande instrumentarium, dus naast de bestaande mogelijkheden om bijtelling te voorkomen zoals het eerder genoemde verbod door de werkgever,

[6] Aanhangsel Handelingen II 2010/11, nr. 1590.

maar ook naast de bestaande regeling om met behulp van de rittenregistratie aan te tonen dat niet meer dan 500 km privé wordt gereden en waardoor geen bijtelling wordt toegepast. De rittenregistratie wordt op korte termijn dus niet afgeschaft, wel wordt een alternatief aangeboden waarmee de rittenregistratie kan worden voorkomen.

3.4. Afschaffing korting jaarbetaling MRB

In de autobrief is voorts aangekondigd dat de bijzondere regelingen in de autobelastingen zullen worden heroverwogen. Deze heroverweging heeft inmiddels plaatsgevonden voor de korting die wordt verleend bij betaling van vier kwartalen MRB in één keer. Deze korting bedraagt € 3 per vooruitbetaald kwartaal. De korting was ooit bedoeld als stimulans voor het kiezen van de meest efficiënte betalingsvorm. De automatisering van de belastingheffing en de ontwikkelingen in het betalingsverkeer hebben echter niet stilgestaan. Betaling per automatische incasso per maand vergt minder administratieve lasten en uitvoeringkosten dan handmatige betaling per jaar. Het streven is daarom om de betaling van MRB juist zoveel mogelijk te laten plaatsvinden via automatische incasso. Het percentage houders dat de belasting voor vier kwartalen vooruitbetaalt, is inmiddels gedaald tot onder de 8. Overigens is het effect van de vaste korting van € 3 per kwartaal ook niet evenwichtig. Bij lage MRB-bedragen vormt de korting van in totaal € 12 per jaar een relatief hoog percentage van de verschuldigde belasting, bij hoge MRB-bedragen is de korting relatief onbeduidend. Gezien het voorgaande wordt voorgesteld de korting bij jaarbetaling af te schaffen.

3.5. Btw-heffing privégebruik auto van de zaak

Bij brief van 17 juni 2011 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal[7] is een aantal wijzigingen aangekondigd wat betreft de btw-heffing over het privégebruik van een personenauto en bestelauto van de zaak. Het gaat daarbij met name om het privégebruik, inclusief woon-werkverkeer, door een ondernemer zelf en door zijn werknemers. Als het gaat om een auto die kosteloos in gebruik wordt gegeven voor privédoeleinden, waaronder woon-werkverkeer, is dit vanaf 1 juli 2011 belast als een zogenoemde fictieve dienst naar het werkelijke privégebruik. Dit is reeds geregeld door aanpassingen in de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968[8] en in het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968.[9] Een voorstel tot goedkeuring van de wijziging in het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 is in dit wetsvoorstel opgenomen. Om de administratieve lasten en uitvoeringskosten te beperken, is in een beleidsbesluit goedgekeurd dat de voor de fictieve dienst verschuldigde btw wordt berekend via een forfait. Dit forfait bedraagt op jaarbasis 2,7% van de catalogusprijs (inclusief btw en BPM). Dit forfait is berekend op basis van gegevens van het gemiddelde privégebruik van een auto van de zaak (bron: Ecorys) en gegevens betreffende het aandeel btw in de gemiddelde jaarlijkse autokosten (bron: ANWB).

Daarnaast voorziet dit wetsvoorstel, met terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011, in een bepaling voor de gevallen waarin de auto niet kosteloos in gebruik wordt gegeven, maar tegen een lagere vergoeding dan de zogenoemde 'normale waarde'. In die situatie wordt de grondslag voor

[7] Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 3.
[8] Regeling van de Staatssecretaris van Financiën van 20 juni 2011 tot wijziging van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 (Stcrt. 2011, 11174).
[9] Koninklijk besluit van 23 juni 2011 tot wijziging van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 (Stb. 2011, 321).