

Vergaderjaar 2001–2002

27 829

Fiscale aspecten mobiliteit

Nr. 2

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 Oktober 2001

De vaste commissie voor Financiën¹ heeft naar aanleiding van een brief van de staatssecretaris van Financiën d.d. 19 juni 2001 inzake fiscale aspecten mobiliteit (27 829 nr. 1) de navolgende vragen ter beantwoording aan de regering voorgelegd.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Gijzel

De griffier voor deze lijst,
Post

¹ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie), C. Cörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Vacature (PvdA), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbae (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), J. Ten Hoopen (CDA).

Inhoudsopgave

0. Aard van de notitie	2
1. Onderwerpen	2
2. Vergroening en verlaging van autobelastingen (motie Hofstra/Crone)	6
3. Veiligheid en milieu	15
4. Autokostenfictie	22
5. Evaluatie Carpoolregelingen	33

0. Aard van de notitie

1

Van welke aan mobiliteit gerelateerde onderwerpen staat nu reeds vast dat ze in het belastingplan 2002 nadere uitwerking en verfijning krijgen?

In het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer, dat inmiddels bij de Tweede Kamer aanhangig is gemaakt, komen de volgende onderwerpen aan de orde.

- Stimulering zuinige personenauto's
- Verlaging van de accijnzen op brandstoffen
- Inrichtingseisen van de bestelauto
- Herziening van de lijst van vrijgestelde accessoires in de bpm
- Aanpassingen autofictie
- Verdere verlaging van de mrb
- Aanpassing carpoolregelingen
- Stimulering elektrische en hybride auto's
- Verruiming fietsregeling

2

Kan al worden toegelicht met welk percentage de benzineaccijnzen in 2002 zullen worden geïndexeerd? Wat is de te verwachten opbrengst van deze indexatie?

Ingevolge de accijnswetgeving worden de accijnstarieven voor benzine en diesel aangepast aan de inflatie. Dat gebeurt door vermenigvuldiging van die tarieven met de zogenoemde tabelcorrectiefactor. Deze is voor het jaar 2002: 1,031. Het budgettaire belang van de aanpassing van de accijnstarieven bedraagt zo'n 360 mln gulden (€ 163 mln).

1. Onderwerpen

3

Kan nog eens precies worden toegelicht waarom de omzetting van de paarse dieselregeling naar een generieke accijnsverlaging voor diesel voortvloeit uit het dieselakkoord?

In het dieselakkoord was op termijn voorzien in de omzetting van de teruggaafregeling paarse dieselolie naar een generieke accijnsverlaging. De voor de teruggaafregeling benodigde derogatie moest elk jaar in Brussel worden aangevraagd en worden goedgekeurd en bracht daardoor onzekerheden met zich mee. De branche had daarom een duidelijke voorkeur voor een generieke accijnsverlaging. De benodigde derogatie is dit jaar slechts voor een beperkte termijn verlengd (tot 1 januari 2003) en nu staat reeds vast dat deze derogatie niet opnieuw zal worden verlengd (zie ook paragraaf 2.3.2. van de onderhavige notitie).

4

Waarom moet de budgettaire derving voor verlaging van de lasten van benzine- en LPG auto's verhoudingsgewijs vergelijkbaar zijn met de

budgettaire derving van de lastenverlichting voor de dieselpersonenauto? Wordt hier niet bedoeld dat gestreefd wordt naar een gelijke lastenverlichting per liter voor de bezitters van benzine-, LPG- en dieselpersonenauto's?

Met een verlaging van de lasten voor benzine- en LPG-auto's die verhoudingsgewijs gelijk moet zijn aan de lastenverlichting voor dieselauto's wordt een lastenverlichting bedoeld die voor de gemiddelde automobilist ongeveer gelijk is. Er is voor gekozen om de lastenverlichting voor dieselpersonenauto's door de generieke verlaging van de dieselaccijns die gepaard gaat met het vervallen van de teruggaafregeling paarse diesel, uit te drukken als een percentage van de brandstofkosten van de gemiddelde dieselautomobilist. Dit percentage is vervolgens gebruikt om te berekenen wat de nominale lastenverlichting voor de gemiddelde benzine- en LPG-automobilist zou moeten zijn. Dit nominale bedrag is omgerekend naar een gemiddelde percentuele verlaging van de motorrijtuigenbelasting met ingang van 1 januari 2002, zijnde 6,5%. Daardoor is voor de gemiddelde benzine- en de LPG-automobilist een vergelijkbare relatieve lastenverlichting gerealiseerd.

5

Welk bedrag is met de generieke accijnsverlaging van 5,29 cent op diesel gemoeid?

De generieke accijnsverlaging van 5,29 cent voor dieselolie kent een budgettair beslag van zo'n 340 mln gulden (€ 154 mln).

6

Hoe verhoudt de generieke accijnsverlaging die in de plaats komt van de paarse diesel zich met de variabilisatiegedachte van de regering?

Zie antwoord op vragen 28 en 29

7 en 24

Op welke wijze zou het gebruik van laagzwavelige benzine kunnen worden gestimuleerd? Wat is het effect van de reeds getroffen maatregelen ter stimuleren van laagzwavelige diesel?

Wat is – nu per 16 mei jl. de accijnsverlaging weer deels teniet is gedaan – de ontwikkeling van het aandeel laagzwavelige dieselolie ten opzichte van de totale hoeveelheid dieselolie?

Het gebruik van laagzwavelige benzine kan worden gestimuleerd door – net als is gedaan in het kader van de stimuleringsmaatregel voor laagzwavelige dieselolie – voor deze brandstof een verlaagd accijnstarief vast te stellen. De mate van verlaging moet dusdanig zijn dat het de verwachte meerkosten, verbonden aan de productie van laagzwavelige benzine, wegneemt, zodat deze benzine concurrerend wordt met «gewone» benzine. Hiertoe is voor laagzwavelige benzine een accijnsverlaging van 3 cent (1,36 eurocent), opgenomen in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer.

Met betrekking tot het effect van de reeds getroffen stimuleringsmaatregel voor laagzwavelige dieselolie merk ik op dat het aandeel laagzwavelige dieselolie inmiddels vrijwel 100% bedraagt. Overigens is de vermindering van de accijnsverlaging voor laagzwavelige dieselolie van 16 mei 2001 een vermindering die rechtstreeks voortvloeide uit het belastingplan 2001. De accijnsverlaging dient als compensatie voor de meerkosten, verbonden aan de productie en distributie van laagzwavelige dieselolie ten opzichte van «normale» dieselolie. Naarmate het aandeel laagzwavelige dieselolie hoger wordt, nemen deze meerkosten af waardoor ook de

hoogte van de compensatie in de vorm van een accijnsverlaging kan worden verminderd.

8

Wat zijn de kosten van de verlenging van de maatregelen ter stimulering van het gebruik van elektrische en hybride auto's? Waarom kiest de regering voor verlenging als duidelijk is dat de maatregel slechts een symbool-functie heeft?

De verlenging van de maatregelen ter stimulering van het gebruik van elektrische en hybride auto's is opgenomen in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer. De kosten hiervan zijn voor het jaar 2002 geraamd op € 2 mln (f 4,4 mln) (zie de budgettaire paragraaf in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Belastingplan 2002 I – Arbeidsmarkt en inkomensbeleid). Dit bedrag kan worden toegeschreven aan het te verwachten gebruik van de vrijstelling van de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) voor de hybride personenauto's. Het aantal nieuw gekochte hybride personenauto's is gestegen, zoals ook uit de tabel in de notitie blijkt, door het op de markt komen van een bepaald model hybride personenauto. Met de onderhavige faciliteit wordt deze ontwikkeling een steun in de rug gegeven. Het lijkt niet logisch om de stimuleringsregeling te beëindigen, net nu de ontwikkeling op gang begint te komen.

9

Wordt bij de omzetting van de lijst van milieu- en veiligheidsvriendelijke voorzieningen die zijn vrijgesteld in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (wet bpm) naar een dynamische lijst slechts gedacht aan verdere uitbreiding naar milieuvriendelijke voorzieningen of wordt ook een inperking van de huidige lijst overwogen?

Zie antwoord op vragen 54 en 55

10, 57 en 59

Kan bij het onderwerp deelauto nader worden toegelicht wat de fiscale stimulering «juridisch moeilijk inpasbaar» maakt? Waarom kan niet voor deze auto's naar analogie van de taxi worden omgegaan gegeven het feit dat de deelauto is te beschouwen als een taxi zonder chauffeur? Waarom zou bij een premieregeling voor de deelauto met abonnement moeten worden aangesloten bij een door de huurder te betalen belasting. Zou een premie kunnen worden verstrekt op het moment dat een abonnement wordt afgesloten? In hoeverre gaat hier de parallel op met de premieregeling voor energiezuinige apparaten? Bestaat er geen mogelijkheid om de kostprijs van het gebruik van de deelauto te verlagen, bijvoorbeeld door de mrb te verlagen voor de ondernemer?

De moeilijkheid bij een fiscale stimulering van de deelauto houdt mede verband met het feit dat de belastingen, drukkende op de aanschaf en het bezit van een auto, te weten de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) en de motorrijtuigenbelasting (mrb), verschuldigd zijn door de eigenaar/houder van het voertuig (lees: de verhuurder), terwijl de stimulering feitelijk zou moeten neerslaan bij de huurder. De effectiviteit van de maatregel is derhalve in hoge mate afhankelijk van de mate waarin de verhuurder het fiscale voordeel van een stimuleringsmaatregel doorgeeft aan de huurder. Het onderscheid met de taxi bestaat dan ook hierin dat de voor de taxi geldende belastingvoordelen (teruggaaf van bpm en vrijstelling van mrb), die rechtstreeks ten gunste komen van de eigenaar/houder van de taxi, ook voor deze eigenaar/houder zijn bedoeld en niet voor zijn klanten.

Een premieregeling zou weliswaar direct aan de huurder kunnen worden gegeven, maar kan dan niet aansluiten bij een door de huurder te betalen belasting. Deze betaalt immers geen aan de deelsauto gerelateerde belastingen. Een dergelijke premie kan derhalve niet worden ingebouwd in een fiscale regeling. Dit ligt anders bij de premie voor energiezuinige apparaten die aansluit bij de REB die volledig en rechtsreeks wordt doorberekend aan de uiteindelijke gebruiker, maar via het energiebedrijf als belastingplichtige wordt afgewikkeld.

11

Wat zijn de gevolgen van een dynamische accessoirelijst voor de hoogte van de administratieve lasten?

Zie antwoord vragen 54 en 55

12 en 66

Kan worden geconcludeerd dat geen overleg is geweest met de OV-bedrijven over de ruimere mogelijkheden voor het verkrijgen van een OV-verklaring? Zo ja, waarom niet?

Kan worden bevestigd dat met de thans geldende reisverklaring van de werkgever de problemen inzake de fiscale tegemoetkoming voor het gebruik van het openbaar vervoer zijn opgeheven?

Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat met de OV-bedrijven in overleg getreden wordt met betrekking tot de vraag of het mogelijk is om in de toekomst in meer situaties dan nu het geval is aan belastingplichtigen een op naam gesteld vervoersbewijs te verstrekken dat in het kader van door die belastingplichtigen te claimen reisaftrek als bewijsmiddel kan dienen. Overleg met de OV-bedrijven zal plaatsvinden in samenhang met een ander door het ministerie van Financiën op korte termijn te ontplooiën onderzoek op het gebied van registratie van reizigersverkeer. In de brief aan de Kamer wordt aangegeven dat op korte termijn in overleg getreden wordt met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dat ministerie is momenteel samen met een vervoerbedrijf en een chipfabrikant participant in een project in Groningen. Het doel van het project (dat een looptijd heeft van twee jaar) is de ontwikkeling van een landelijke chipkaart voor het openbaar vervoer. Te verwachten is dat in de toekomst de (elektronische) registratie van het gebruik van het openbaar vervoer door de individuele reiziger mogelijk zal zijn. Aan de hand van deze gegevens kan vervolgens beoordeeld worden of de reiziger recht heeft op reisaftrek.

In de Wet IB 2001 en de Uitvoeringsregeling IB 2001 is de mogelijkheid opgenomen het recht op reisaftrek aan te tonen via de zogenoemde reisverklaring en de vervoersbewijzen. De reisverklaring is een verklaring van de werkgever waarin deze vermeldt het aantal dagen per week dat de belastingplichtige met het openbaar vervoer naar de plaats of plaatsen van werkzaamheden heeft gereisd. Hierdoor is het mogelijk een beroep te doen op toepassing van de reisaftrek, ook wanneer een OV-verklaring niet afgegeven kan worden. Op dit punt zijn de problemen opgeheven.

13

Hoe zal de carpoolregeling per 1 januari worden ingevuld?

Zie antwoord vraag 105

2. Vergroening en verlaging van autobelastingen (motie Hofstra/Crone)

2.1 Algemeen

14

Kan worden toegelicht welke beleidsdoeleinden zijn gediend met de vanaf 2001 ingezette beleidslijn van lastenverlaging van de automobility? Staat deze lijn niet haaks op de met mond en in diverse kamerstukken beleden beleidslijn van het doorberekenen van de milieukosten in de prijs. Het vanuit milieuoogpunt van belang zijnde internaliseren van de externe kosten, komt hiermee toch steeds verder van zijn doel af te staan?

Ter uitvoering van de in het jaar 2000 ingediende moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s., is in het Belastingplan 2001 een eerste stap gezet. De vormgeving van de lastenverlichting voor de auto is zoveel mogelijk ingepast in het algemene kabinetsbeleid van variabelisatie en vergroening, zoals ook in de moties aan de orde is gekomen. Dit heeft geresulteerd in een verlaging van de vaste kosten (de mrb), waardoor het aandeel van de variabele kosten in het totaal relatief zwaarder gaat drukken. Voorts heeft een deel van de lastenverlichting die op dit punt is opgenomen in het Belastingplan 2002 vorm gekregen door maatregelen die in het beleid van vergroening passen, zoals de accijnsverlaging op laagzwavelige benzine.

15

Kan een heldere eenduidige definitie van de term variabelisatie worden gegeven?

Variabilisatie houdt een verhoging van de variabele kosten en een verlaging van de vaste lasten voor de auto in. Zoals ook in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001–2020 wordt aangegeven, is het doel van deze variabelisatie om de gebruiker weloverwogen een keuze met betrekking tot mobiliteit te laten maken. Daarom wordt een duidelijker verband gelegd tussen gebruiken en betalen.

16

Waarom zijn de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. niet volledig uitgevoerd? De motie Dijkstal c.s. vroeg de regering om voor 1 mei 2001 meerjarige voorstellen te doen voor een verdere verlaging alsmede voor een herziening van het stelsel van autobelastingen, mede gericht op variabelisatie, vergroening en veiligheid. De onderhavige notitie (brief van 19 juni) behandelt weliswaar allerlei fiscale aspecten van de mobiliteit, maar helaas beperken de voorstellen zich tot de korte termijn en wordt niet ingegaan op:

- de kilometerheffing*
- het dossier vergroening*
- meerjarige ontwikkelingen*

Wanneer ontvangt de Tweede Kamer bedoelde meerjarige reorganisatievoorstel voor de autobelastingen waarin al deze onderwerpen aan de orde komen?

De moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. behelzen een aantal verzoeken. Ondermeer wordt verzocht om een structurele verlaging van de wegenbelasting en daarnaast om meerjarige voorstellen te doen voor een verdere verlaging van de autobelastingen en een herziening van het stelsel van autobelastingen, mede gericht op variabelisatie en vergroening. De regering heeft voor de invoering van de moties gekozen voor een stappenplan, dat mede afhankelijk is van de jaarlijkse budgettaire ruimte. In het Belastingplan 2001 is een generieke verlaging van de mrb doorgevoerd en

is een begin gemaakt met de stimulering van schone personen- en bestelauto's. Daarnaast zijn toezeggingen gedaan om in 2002 verdere stappen te ondernemen. Inmiddels is het belastingplan 2002 bij de Tweede Kamer aanhangig gemaakt. Hierin worden onder andere maatregelen voorgesteld om de aanschaf van zuinige personenauto's te stimuleren, en om de mrb voor benzine- en LPG personenauto's structureel te verlagen. Ik ga er vanuit dat via deze stappen op adequate wijze uitvoering wordt gegeven aan de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s.. Voor de kilometerheffing wordt verwezen naar de antwoorden op de vragen 19 en 20.

17, 45 en 46

De doelstelling van de brief «Fiscale aspecten mobiliteit» is vergroening. Wanneer valt het te verwachten, dat de regering op basis van de resultaten van de werkgroep vergroening fiscaal stelsel met voorstellen komt? De vergroeningscommissie heeft inmiddels aanbevelingen gedaan in het kader van een mogelijke herziening van de wet bpm en mrb van de bestelauto. Wat is het standpunt van de regering inzake deze problematiek en haar houding ten aanzien van de aanbevelingen van de commissie? Aangezien de in de notitie geconstateerde fiscale problematiek ten aanzien van de veiligheid- en milieu-effecten van de huidige fiscale behandeling van de bestelauto in al z'n samenhang moet worden gezien, lijkt het voorstelbaar dat de regering al weer een stap gemaakt heeft, na het uitkomen van deze notitie, over de gewenste richting van de fiscale behandeling van de bestelauto. Hoe verhoudt onderhavige notitie zich tot het rapport «Fiscale vergroening» waarin wordt geadviseerd de grijze kentekens gedeeltelijk te laten verdwijnen?

De werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel II had (onder meer) tot taak om het geheel aan mogelijke vergroeningsmaatregelen in kaart te brengen en de voor het milieu schadelijke belastinguitgaven te lokaliseren. De rapportage van deze werkgroep dient als bouwsteen ten behoeve van een komend regeerakkoord.

De in de notitie genoemde versoepeling ter zake van de inrichtingseisen voor de bestelauto is ingegeven vanuit een oogpunt van het verhogen van de veiligheid van de bestelauto. Deze versoepeling is inmiddels opgenomen in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer.

18

De besproken middelen om tot vergroening te komen zijn zeer divers en verspreid over vele regelingen. Daarbij wordt detail allerm minst geschuwd. Is terughoudendheid wat betreft de regelgeving hier niet geboden?

Terecht wordt opgemerkt dat het gaat om diverse en veelal gedetailleerde middelen om tot vergroening te komen. Dit vloeit echter voort uit het feit dat gestreefd wordt om uitsluitend het veelal specifieke gedrag te stimuleren.

19

Kan de regering het standpunt onderschrijven dat voorstellen voor de kilometerheffing slechts in behandeling kunnen worden genomen als ook voorstellen voor een dergelijke integrale herziening worden gedaan?

Zoals is meegedeeld in de brief van 6 juni 2001 van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën aan de Tweede Kamer (27 455, nr. 6), is de regering voornemens dit najaar een beleidsnotitie over de kilometerheffing aan de Tweede Kamer te zenden.

Hoe verhoudt het gestelde in paragraaf 2.1 in de brief van 6 juni 2001 van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën (27 455, nr. 6) zich tot de onderhavige brief?

De bedoelde paragraaf van het kabinetsstandpunt over een kilometerheffing schetst het eindbeeld van een kilometerheffing (na het jaar 2006); de onderhavige brief dient te worden gezien in het licht van de begrotingsvoorbereiding voor het jaar 2002. De kilometerheffing kan van belang zijn voor aspecten van de fiscale behandeling van de auto. Een beoordeling daarvan kan plaatsvinden op het moment dat de invulling en vormgeving van zo'n kilometerheffing vaststaat.

Kan de regering voor de diverse onderwerpen kwantitatieve informatie leveren? Om hoeveel gevallen gaat het en wat zijn de budgetten, c.q. het beslag op belastingopbrengsten c.q. belastinguitgaven?

In het belastingplan 2002 zijn de budgettaire effecten van de diverse maatregelen opgenomen (MLO Trans 2002).

	Mln euro	Mln gulden
Vervoer	- 161	- 355
Uitvoering motie Hofstra/Crone 2e tranche	- 98	- 215
- verlaging MRB met 6,5%	- 73	- 160
- accijnsverlaging LPG en laagzwavelige benzine per 1-10-2002 met 1,36 eurocent (3 cent)	- 25	- 55
Auto van de zaak	- 5	- 10
- vv autokostenfictie personenauto's	0	0
- vv autokostenfictie bestelauto's	- 5	- 10
Aanpassing onbelaste kilometervergoeding i.v.m. Euro	- 5	- 10
Aanpassing carpoolregeling	0	0
Verruiming fietsregeling	- 2	- 5
Stimulering zuinige auto's (premieregeling BPM)	- 64	- 140
Continuering faciliteit in de BPM voor elektrische en hybride auto's	- 2	- 5
Vergroening lijst vrijgestelde accessoires BPM	18	40
Aanpassing inrichtingseisen bestelauto's	- 5	- 10
Dieselakkoord	- 43	- 95
- vv afschaffen paarse dieselregeling met 1,04 eurocent (2,29 cent) per 1-1-2002 en 1,36 eurocent (3 cent) per 1-10-2002	39	85
- vv verlaging accijns op diesel met 1,04 eurocent (2,29 cent) per 1-1-2002 en 1,36 eurocent (3 cent) per 1-10-2002	- 82	- 180

Het afschaffen van de teruggaaf voor paarse diesel betekent dat de hieraan verbonden werkzaamheden voor de belastingplichtigen komen te vervallen. Hiermee treedt een besparing op aan administratieve lasten van € 1,4 mln (f 3 mln) structureel. De budgettaire gevolgen van de generieke accijnsverlaging op diesel zijn reeds bij het Belastingplan 2001 verwerkt in het budgettaire beeld en in de meerjarige belastingramingen.

2.2 Pakket 2002

2.2.2 Stimulering laagzwavelige dieselolie

Kan de staatssecretaris zijn «enorme spijt» (Trouw 19 mei) over het gesloten dieselakkoord toelichten? Kan hij tevens toelichten hoe de regering voortaan denkt te willen handelen bij een soortgelijke situatie van tijdelijk hoge prijzen van de motorbrandstoffen?

Het dieselakkoord is enerzijds gericht op tijdelijke tegemoetkomingen voor het jaar 2000 en structurele maatregelen voor de toekomst. De achtergrond van de tijdelijke tegemoetkomingen was om, gezien de snel veranderende marktpositie ten tijde van het sluiten van het dieselakkoord, de liquiditeitspositie op korte termijn van de sector te verlichten. Een maatregel voor de langere termijn ziet op het stimuleren van laagzwavelige – milieuvriendelijke – diesel. Om een herhaling van de situatie van najaar 2000 te voorkomen, wordt gewerkt aan oplossingen voor de structurele problemen in deze sector. Het streven is onder andere om te komen tot een situatie waarin adequate contracten met doorberekeningsclausules voor kostenveranderingen worden afgesloten.

In het najaar van 2000 zijn de lidstaten «over elkaar gaan buitelen» met het compenseren van de transportsector voor de hoge brandstofprijzen. Het feit dat er op een gegeven moment (deel)akkoorden in Frankrijk, Italië en België werden afgesloten of in een vergevorderd stadium waren, legde extra druk op de binnenlandse situatie, mede met het oog op de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector. Ook ik had dat liever anders gezien. Een betere Europese coördinatie had een dergelijk domino-effect voorkomen.

23

Kan de regering toelichten hoe de stand van zaken is ten aanzien van de uitvoering van de afspraken uit het dieselakkoord d.d. september 2000? Zijn alle toen gemaakte afspraken inmiddels in gang gezet?

In mijn brief van 18 september 2000 (Kamerstukken II, 2000–2001, 26 800, nr. 48) zijn de in het kader van het zogenoemde dieselakkoord gemaakte afspraken weergegeven. Alle afspraken zijn inmiddels in gang gezet. Alleen de voorziene stimuleringsmaatregel voor lichtgewicht carrosserieën bleek achteraf niet realiseerbaar. Er wordt naar een oplossing gezocht.

24

Wat is – nu per 16 mei jl. de accijnsverlaging deels weer teniet is gedaan – de ontwikkeling van het aandeel laagzwavelige dieselolie ten opzichte van de totale hoeveelheid dieselolie?

Zie antwoord vraag 7.

2.2.3. Stimulering schone auto's

25

Is de nieuwe maatregel ter stimulering van schone auto's, die op 1 juli jl. in werking zou treden inmiddels van kracht?

De Wet tijdelijke fiscale stimulering van de aankoop van schone personenauto's en bestelauto's is met ingang van 1 juli 2001 in werking getreden.

26 en 44

Door de stimuleringsmaatregeling voor schone auto's via de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (mrb) te laten verlopen, worden groepen die geen mrb betalen, zoals gehandicapten, niet bereikt. Ziet de regering mogelijkheden om deze groepen alsnog te bereiken?

Als de regering zou besluiten over te gaan op een stimuleringsregeling voor zuinige auto's, hoe zorgt de regering er dan voor dat personen of auto's waarvoor een mrb-vrijstelling of bpm-teruggaaf geldt (bijvoorbeeld ambulances) ook in aanmerking komen voor de stimuleringsregeling?

De stimuleringsregelingen voor schone en zuinige auto's zijn geen subsidies maar belastingverminderingen op de te betalen motorrijtuigenbelasting onderscheidenlijk de betaalde BPM. Voor de vormgeving had gekozen kunnen worden voor een belastingverlaging via het tarief van deze belastingen. Om een grotere effectiviteit te bereiken is er voor gekozen de belastingvermindering in één keer en rechtstreeks bij de koper van de auto te laten neerslaan. Het is niet de bedoeling dat voor auto's waarvoor geen belasting is of wordt betaald een fiscale subsidie in de vorm van een negatieve belasting ontstaat. Die zou er ook niet zijn als de stimulering in de vorm van tariefverlagingen zou zijn gegoten. Dit impliceert dat in de gevallen dat er geen belasting betaald wordt op grond van een vrijstelling, teruggaaf of nihil-tarief, er ook geen aanspraak op de belastingvermindering kan worden gemaakt.

Specifiek wat de gehandicapten betreft merk ik op dat gehandicapten in beginsel niet zijn vrijgesteld van MRB en BPM. Zij kunnen dus doorgaans bij aankoop van een schone of zuinige auto in aanmerking komen voor de stimuleringsbedragen. Dat staat los van het feit dat zij langs andere weg vergoedingen voor hun vervoer krijgen. Slechts een klein deel van de gehandicapten die vallen onder de overgangsregeling die in 1984 is getroffen bij de afschaffing van de MRB-vrijstelling voor gehandicapten (zij die op dat moment 65 jaar of ouder waren) hebben nog recht op de MRB-vrijstelling en kunnen dus niet in aanmerking komen voor de belastingvermindering bij de aankoop van een schone auto.

27

De stimuleringsregeling schone auto's is gebaseerd op een CO₂-norm. Is het juist dat de meting waarbij wordt vastgesteld in welke mate een auto voldoet aan de norm is gebaseerd op de eerste 15 seconden na de start? Kan op basis van een meting van 15 seconden na de start voldoende adequaat de CO₂-uitstoot bepaald worden? Is hiervoor niet een langere meetperiode nodig?

De stimuleringsregeling schone auto's is niet gebaseerd op een CO₂-norm, maar op een norm voor de uitstoot van koolmonoxide (CO), stikstofoxiden (NO_x), onverbrande koolwaterstoffen (HC) en roetdeeltjes. De stimuleringsregeling zuinige auto's is echter wel gebaseerd op een CO₂-norm. De CO₂-uitstoot van een auto wordt tijdens de typegoedkeuring van de auto bepaald. Hierbij wordt op een zogenaamde rollenbank een testcyclus gereden volgens EU Richtlijn 80/1268/EEG. Deze cyclus bestaat uit een nagebootste stadsrit (lengte: 4 km, tijdsduur: 13 minuten, maximum snelheid: 50 km/u) gevolgd door een nagebootste buitenwegrit (lengte 7 km, tijdsduur: 7 minuten, maximum snelheid 120 km/u). De componenten CO, NO_x, HC en deeltjes worden ook op basis van deze testcyclus bepaald. Het is dus niet juist dat de meting van de uitlaatgasemissies van een personenauto tijdens de typegoedkeuring gebaseerd is op eerste 15 seconden na de start.

28, 29 en 6

Hoe verhoudt de generieke accijnsverlaging die in de plaats komt van de paarse diesel zich met de variabilisatiegedachte van de regering? Welke andere mogelijkheden zijn gezien om de transportsector te compenseren voor de afschaffing van de teruggaafregeling voor paarse diesel, welke wel zouden passen binnen het streven naar variabilisatie? In welk opzicht past het verlagen van de accijns op diesel in een streven naar variabilisatie?

De variabilisatiegedachte gaat uit van het verlagen van de vaste lasten voor de autobezitter gecombineerd met het verhogen van de variabele kosten. Een verlaging van de vaste lasten voor zware vrachtauto's via de mrb is echter niet mogelijk omdat Nederland voor deze categorie motor-

voertuigen reeds op het EU-minimumtarief zit (Richtlijn 1999/62/EG van 17 juni 1999). Dit is ook de achtergrond van de teruggaafregeling voor paarse diesel. Die is in 1997 in het leven geroepen toen in het kader van de variabilisatie de mrb voor alle motorrijtuigen (met uitzondering van zware vrachtwagens met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg en meer) verlaagd werd onder gelijktijdige verhoging van de brandstofaccijns.

Compensatie voor het afschaffen van de teruggaafregeling paarse diesel in de vorm van een mrb-verlaging is dus niet mogelijk. Om die reden is bij het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer gekozen voor het verlagen van de dieselaccijns.

2.3.2 Context/Paarse dieselregeling

30

Is bij de regering bekend wat de maatregelen in andere landen (Frankrijk, Italië) zullen zijn als gevolg van de beslissing van de Europese Commissie?

Zowel Frankrijk als Italië hebben op grond van artikel 8, lid 1, van de Accijnsrichtlijn een derogatie, vergelijkbaar aan die van Nederland en die eveneens eind 2002 afloopt waarbij tevens is afgesproken dat de op die derogatie gebaseerde teruggaafregeling met ingang van 1 januari 2002 substantieel moet worden verminderd. De maatregelen die Frankrijk en Italië zullen nemen om hun wetgeving aan dit gegeven aan te passen zijn thans nog niet bekend.

31

Kan de regering toelichten of het ook mogelijk was om een verlichting van de vaste lasten van het wegtransport te bewerkstelligen? Zo neen, kan toegelicht worden waarom niet? Ofwel hoe groot zijn de vaste lasten van het zware wegtransport? Is de regering van mening dat bij een verlaging van de vaste lasten van het wegtransport, het dieselakkoord niet zo'n groot nasleepeffect zou hoeven te hebben op de lastenverlichting van de automobilititeit van personenauto's?

De teruggaafregeling paarse dieselolie dateert van 1997. Tijdens de schriftelijke behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel tot introductie van deze teruggaafregeling is ook uitgebreid van gedachten gewisseld over eventuele alternatieve compensatiemogelijkheden voor de in 1997 van kracht geworden accijnsverhoging voor dieselolie (zie hiervoor in het bijzonder de nota naar aanleiding van het verslag, Kamerstukken II, 1996–1997, 25 349, nr. 6, bladzijde 4). Toentertijd moest worden geconstateerd dat dergelijke alternatieven niet voorhanden waren. Deze situatie is niet gewijzigd.

De motorrijtuigenbelasting voor de zware vrachtwagens (vrachtwagens met een toegelaten maximum massa van 12 000 kg of meer) is – mede als uitvloeisel van het dieselakkoord – met ingang van 1 augustus 2001 verlaagd tot een niveau dat ligt op het minimumniveau dat daarvoor in EU-verband is vastgesteld. Een verdere verlaging zou de Nederlandse wetgeving in strijd brengen met het EU-recht. Een verlaging van de tarieven voor de belasting zware motorrijtuigen (Eurovignet) is evenmin mogelijk. Deze tarieven liggen vast in een verdrag. Vanuit de vaste commissie voor Financiën wordt terecht opgemerkt dat, indien een verlaging van de vaste lasten voor het zware wegtransport mogelijk zou zijn geweest, er geen nasleepeffect zou zijn geweest voor de personenauto's, zij het dat de inmiddels in het kader van het Belastingplan 2002 voorgestelde lastenverlichting voor personenauto's niet enkel door deze «nasleep» is gemotiveerd, maar ook gezien kan worden in het licht van

uitvoering van de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s.. In de huidige situatie is dat echter onvermijdbaar.

32

Door de snelle invoering van paarse diesel is de terugbetaling aan vervoerders, de zogenaamde paarse diesel aanmerkelijk verlaagd. Is hierover met de branche overleg gepleegd? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

In de vraagstelling wordt er van uitgegaan dat de snelle invoering van paarse diesel ten gevolg heeft gehad dat de terugbetaling aan de vervoerders in het kader van de zogenoemde paarse diesel aanmerkelijk is verlaagd. Ik ga er van uit dat hier sprake is van een misverstand en dat bedoeld wordt op de snelle invoering van de laagzwavelige diesel die veel eerder dan in eerste instantie verwacht de «gewone» dieselolie vrijwel volledig heeft vervangen. Deze snelle invoering heeft inderdaad tot gevolg gehad dat de accijnsverlaging voor deze brandstof al na tweeënhalf maand is teruggebracht van 8,5 cent per liter naar 3 cent per liter. Het principe van de vermindering van de accijnsverlaging bij een hoger aandeel laagzwavelige dieselolie maakte echter onderdeel uit van het dieselakkoord. De hier bedoelde snelle invoering heeft dan ook geen aanleiding gegeven tot nader overleg met de branche.

2.3.3 Varianten

33

Kan worden toegelicht waarom «het voor de hand ligt dat voor de verlaging van de mrb voor benzine- en LPG-auto's aansluiting wordt gezocht bij de macro-uitwerking die een accijnsverlaging zou hebben voor benzine en LPG die gelijk is aan die welke voor dieselolie zal worden vastgesteld als gevolg van de afschaffing van de paarse dieselolie namelijk 5,29 cent per liter?

Een volledige compensatie voor het zware wegtransport voor de afschaffing van de teruggaafregeling paarse diesel kan plaatsvinden door dieselaccijns te verlagen met de hoogte van de paarse dieselregeling, namelijk 5,29 ct (2,40 eurocent) per liter. Van deze (generieke) accijnsverlaging profiteert niet alleen de zware vrachtauto, maar ook de lichte vrachtauto, de bestelauto, de autobus en de dieselpersonenauto. Om personenauto's die op benzine en LPG rijden niet in een relatief mindere positie te brengen, is er bij het Belastingplan 2002 voor gekozen deze categorie personenauto's een lastenverlichting te geven die verhoudingsgewijs vergelijkbaar is met de lastenverlichting voor de motorvoertuigen die op diesel rijden. In het kader van een verdere vergroening is daarbij het accent gelegd op het fiscaal stimuleren van de introductie van laagzwavelige benzine. Dit is vertaald in een accijnsverlaging van 3 ct (1,36 eurocent) per liter voor deze minder milieubelastende brandstof. Mede in het licht van de optimale brandstofmix wordt ook een accijnsverlaging van 3 ct (1,36 eurocent) per liter voor LPG voorgesteld. Daarnaast wordt voorgesteld de mrb voor benzine- en LPG-personenauto's te verlagen met 6,5%. Hiermee wordt mede uitvoering gegeven aan de moties Hofstra/Crone en Dijkstal c.s. uit 2000 waarin het kabinet is gevraagd om in lijn met het algemene streven van variabilisatie, meerjarige samenhangende voorstellen te doen voor een combinatie van vergroening van autobelastingen en verlaging van de motorrijtuigenbelasting.

34 en 35

Wat is de budgettaire derving van respectievelijk een verlaging van de benzine- en LPG-accijns met 5,29 cent, en met 2,29 cent? Kan voorts worden toegelicht wat de te verwachten budgettaire derving is van de

verlaging van de accijns op laagzwavelige benzine en LPG met 3 cent? Welk budget is gemoeid met de invoering van een specifieke accijnsverlaging voor zwavelarme benzine? Is het verschil in productiekosten tussen normale en zwavelarme benzine (bij grote volumes) voldoende nauwkeurig bekend om de grootte van de accijnsverlaging goed te kunnen vaststellen?

De budgettaire derving bij een verlaging van de benzineaccijns met 5,29 cent (2,4 eurocent) bedraagt ongeveer 290 mln gulden (€ 132 mln). Een verlaging van de benzineaccijns met 2,29 cent (1,04 eurocent) bedraagt ongeveer 126 mln gulden (€ 57 mln).

Een verlaging van de accijns op LPG met 5,29 cent leidt tot een budgettaire derving van ongeveer 80 mln gulden (€ 36 mln). Een verlaging met 2,29 cent leidt tot een derving van ongeveer 34 mln gulden (€ 15 mln).

De te verwachten budgettaire derving als gevolg van de accijnsverlaging van 3 cent (1,36 eurocent) voor laagzwavelige benzine is uiteraard afhankelijk van het aandeel laagzwavelige benzine. Bij een volledige beschikbaarheid bedraagt deze derving ongeveer 165 mln gulden (€ 75 mln). Een accijnsverlaging voor LPG met 3 cent leidt tot een budgettaire derving van ongeveer 45 mln gulden (€ 20 mln).

Een accijnsverlaging van 3 cent per liter wordt voldoende geacht om de meerkosten voor de productie van laagzwavelige benzine te compenseren.

2.4. Stimulering zuinige auto's

36

Welke budgettaire ruimte wordt gereserveerd voor de stimulering van zuinige auto's?

Het budgettaire beslag van de stimuleringsregeling voor zuinige personenauto's is 140 mln gulden (€ 64 mln).

37

Wat is de hoogte van de stimuleringspremies ingeval wordt gekozen voor het stimuleren voor A-, B- en C-labels? En wat zou de hoogte zijn wanneer wordt gekozen alleen de A- en B-labels te premiëren? (blz. 13)

De bedragen van de belastingvermindering (via een teruggaaf BPM) die in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer zijn opgenomen zijn € 1000 voor een personenauto die voldoet aan de normen van het A-label en € 500 voor een personenauto die voldoet aan de normen van het B-label.

Indien er voor zou zijn gekozen om ook het C-label te stimuleren zou, gegeven het budgettaire beslag van € 64 mln, het bedrag voor de drie labels neerkomen op € 600, € 300, onderscheidenlijk € 100.

38

Wordt de hoogte premies voor energiezuinige auto's een vaststaand bedrag per label of vindt er koppeling plaats met de aankoop prijs?

De belastingvermindering wordt gerealiseerd in de vorm van een (gedeeltelijke) teruggaaf van de BPM aan de koper van de auto (degene op wiens naam het kenteken wordt gesteld). Het is een vast bedrag per label.

39

Hoe wordt in het voorgestelde premiesysteem gewaarborgd dat de koper zich bij zijn aankoopbeslissing bewust is van de door de overheid geboden premie?

Personenauto's dienen bij de dealers thans reeds te zijn voorzien van het energielabel. De koper wordt langs deze weg reeds opmerkelijk gemaakt op zaken als brandstofverbruik, CO₂-uitstoot- en zuinigheids categorie. Deze labeling is ook neergelegd in het zogenoemde «Brandstofverbruiksboekje», dat door de RDW jaarlijks in samenwerking met de ANWB wordt uitgegeven en dat bij alle dealers beschikbaar is. Daarin is van alle merken per type en uitvoering aangegeven onder welk label zij vallen. Over de belastingvermindering zal in overleg met alle betrokkenen voor de nodige voorlichting en publiciteit worden gezorgd.

40

Op welke termijn is de stimulering van zuinige auto's voorzien?

In het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer wordt voorgesteld de regeling per 1 januari 2002 te laten ingaan.

41

Neemt de regering in overweging dat ook een afremming van niet zuinige auto's tot de mogelijkheden behoort? Dit kan met een sterkere differentiatie van de Wet bpm naar labeltype auto, waarbij de aankoop van auto's met het label E t/m G kunnen worden afgeremd.

Stimuleren van de aankoop van zuinige personenauto's en afremmen van de aankoop van minder zuinige door een differentiatie van de BPM zou inderdaad tot de mogelijkheden kunnen behoren. Deze mogelijkheid is ook onderzocht bij het onderzoek naar de effectiviteit van de verschillende varianten voor de stimulering van zuinige auto's dat is toegezegd bij de behandeling van de Uitvoeringsnota Klimaatbeleid Deel I (kamerstukken II 1999/2000, 26 800, nr. 1). Het rapport van dit onderzoek is door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 26 maart 2001 aan de Tweede Kamer aangeboden. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorgestelde regeling effectiever is dan een tariefdifferentiatie van de BPM naar zuinigheid. Als oorzaak is hiervoor gevonden dat bij tariefdifferentiatie van de BPM de financiële prikkel onderdeel uitmaakt van de verkoopprijs van een auto en daardoor minder duidelijk zichtbaar is voor de autokoper. Aankooppremies voor zuinige auto's zijn daarentegen wel duidelijk waarneembaar voor het publiek.

42

Kan een specificatie worden gegeven bij het onderdeel stimulering zuinige auto's (paragraaf 2.4) van de aantallen en de betreffende budgetten voor de categorieën A, B en C?

In onderstaande tabel is een verdeling van de verkopen gegeven naar label, zowel wat betreft het relatieve aandeel als het absolute aandeel, rekeninghoudende met het te verwachten stimulerings effect. De in de memorie van toelichting bij het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer gegeven aandelen zijn de aandelen zonder stimulering. Uitgegaan is van een verkoopverwachting van circa 590 000 personenauto's in 2002.

Label	A	B	C	D	E	F	G	Totaal
Aantallen	7 000	114 000	234 000	150 000	57 500	19 500	8 000	590 000
Budgettair beslag (MLN €) stimuleringsregeling zuinige auto's	7	57						

43

Wanneer wordt het energie-etiket geëvalueerd? Het huidige energie-etiket kijkt naar de relatieve zuinigheid dat wil zeggen zuinig gerelateerd aan de

grootte van de auto. Licht het niet voor de hand nu de regering voornemens is de zogeheten kilometerheffing in te voeren uit te gaan van zuinigheid per gereden kilometer?

Het energielabel wordt aan het eind van het jaar geëvalueerd. Wat betreft de evaluatie van het label over het jaar 2002 heeft VROM in een brief aan de autobranche toegezegd dat hierin ook de aangekondigde, per 1 januari 2002 in te voeren, aankooppremies voor zuinige auto's zullen worden meegenomen.

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 27 wordt de relatieve zuinigheid van een auto bepaald aan de hand van de CO₂-uitstoot van een auto per gereden kilometer. De CO₂-uitstoot van de auto per kilometer wordt hierbij gerelateerd aan de grootte van de auto. De CO₂-uitstoot van een auto per kilometer vertoont een één op één relatie met het brandstofverbruik van een auto per gereden kilometer. Het huidige energielabel is dus al gebaseerd op de zuinigheid van een auto per gereden kilometer.

44

Als de regering zou besluiten over te gaan op een stimuleringsregeling voor zuinige auto's, hoe zorgt de regering er dan voor dat personen of auto's waarvoor een mrb-vrijstelling of bpm-teruggaaf geldt (bijvoorbeeld ambulances) ook in aanmerking komen voor de stimuleringsregeling?

Zie antwoord vraag 26.

3. Veiligheid en milieu

3.1 Versoepeling en inrichtingseisen bestelauto's

3.1.1 Inleiding

45 en 46

De vergroeningscommissie heeft inmiddels aanbevelingen gedaan in het kader van een mogelijke herziening van de wet bpm en mrb van de bestelauto. Wat is het standpunt van de regering inzake deze problematiek en haar houding ten aanzien van de aanbevelingen van de commissie? Aangezien de in de notitie geconstateerde fiscale problematiek ten aanzien van de veiligheid- en milieu-effecten van de huidige fiscale behandeling van de bestelauto in al z'n samenhang moet worden gezien, lijkt het voorstelbaar dat de regering al weer een stap gemaakt heeft, na het uitkomen van deze notitie, over de gewenste richting van de fiscale behandeling van de bestelauto. Hoe verhoudt onderhavige notitie zich tot het rapport «Fiscale vergroening» waarin wordt geadviseerd de grijze kentekens gedeeltelijk te laten verdwijnen?

Zie antwoord vraag 17.

3.1.2 Inrichtingseisen bestelauto's

47 en 48

Waarom kan fiscaal ondernemerschap niet als criterium worden gebruikt voor het toekennen van grijze kentekens? Wat wordt bedoeld met «het is bovendien gemakkelijk om als ondernemer geregistreerd te worden»?

In de desbetreffende passage in de notitie is beoogd aan te geven waarom is gekozen voor het hanteren van objectieve criteria voor het onderscheid tussen personenauto's en bestelauto's (inrichting en uiterlijk) in plaats van subjectieve (soort gebruik). De objectieve criteria hebben uit een oogpunt van handhaving de voorkeur; dit temeer in een tijdstip-

heffing als de bpm. In het verleden is wel geopperd om inschrijving als ondernemer bij de Kamer van Koophandel (mede) als onderscheidend criterium te hanteren. Dit geeft evenwel niet de gewenste zekerheid dat het motorrijtuig daadwerkelijk alleen voor goederenvervoer wordt gebruikt. Bij de inschrijving wordt niet getoetst of en in welke mate er sprake is van een onderneming, deze kan dus vrij eenvoudig worden gerealiseerd. Dat er daadwerkelijk sprake is van ondernemerschap leidt geen twijfel bij fiscaal ondernemerschap, maar ook daar kan het voorkomen dat het ondernemerschap beperkt is tot bijvoorbeeld een dag in de week, terwijl de auto de hele week – particulier – wordt gebruikt. Ook fiscaal ondernemerschap biedt dus geen garantie op gebruik van de auto uitsluitend voor goederenvervoer.

49

Op welke wijze en op welk moment wordt nu de verplichte zijruit-blinding aangepast?

Het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorziet in een wijziging van de definitie van een bestelauto in de motorrijtuigenbelasting en de bpm waardoor het mogelijk wordt vanaf 1 januari 2002 een zijruit in de rechterwand van de laadruimte van bestelauto's te hebben zonder dat dit leidt tot bpm-heffing.

3.1.3 Verkeersveiligheid

50, 51 en 52

Wat zijn de te verwachten effecten van de fiscale maatregelen ter stimulering van de verkeersveiligheid? Op welke wijze wordt de verkeersveiligheid fiscaal gestimuleerd per 1 januari 2002? Aan welke concrete maatregelen wordt gedacht om de veiligheidsaspecten van auto's met grijze kentekens te bevorderen? Is dit overigens wel een punt op het terrein van de staatssecretaris van Financiën?

In het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer worden twee maatregelen aangekondigd die ten doel hebben de verkeersveiligheid te bevorderen. De ene betreft de mogelijkheid van een zijruit aan de rechterzijde van de laadruimte van bestelauto's. De tweede betreft het vrijstellen van bpm van een aantal voorzieningen in of aan personenauto's en motorrijwielen. Hierbij gaat het om voorzieningen die bij verkeersongelukken de schade aan het lichaam beperkt houden (bijvoorbeeld zijairbags, speciale hoofdsteunen) of verkeersongelukken kunnen voorkomen (bijvoorbeeld speciale remsystemen voor motoren). De cijfermatige effecten op de verkeersveiligheid hangen af van de mate waarin de voorzieningen daadwerkelijk in de motorrijtuigen aanwezig zijn. Wel kan een voorbeeld worden gegeven. Zo lopen jaarlijks tussen de 15 000 en 30 000 mensen een whiplashletsel op, met als gevolg, naast het menselijk leed, een maatschappelijke schade van meer dan f 1 mld. Er komen nu auto's op de markt met actieve stoel/hoofdsteunconstructies die bij een achteraanrijding de kans op whiplash aanzienlijk verkleinen. Het verwachte effect van de vrijstelling is dat de vraag naar en het aanbod van voertuigen die met deze voorziening (en met andere in de regeling opgenomen voorzieningen) zijn uitgerust zal toenemen. Zo kunnen met inzet van betrekkelijk beperkte middelen naar wordt verwacht aanzienlijke besparingen aan doden en gewonden worden bereikt. De eerstgenoemde maatregel (zijruit) moet worden gerealiseerd door wijziging van de Wet mop de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 en de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994. De tweede (accessoires) vergt wijziging van een ministeriële regeling, de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het herbezien van de wijze waarop tegemoet kan worden gekomen aan de verkeersveiligheidseisen van bestelauto's en het waarborgen van de onaantrekkelijkheid van deze auto's voor privé-gebruik?

In het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer wordt voorgesteld om in de laadruimte van bestelauto's een zijruit toe te staan omwille van de verkeersveiligheid. Zoals in de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel aangegeven, zal nauwlettend worden gevolgd of het wederom toestaan van een zijruit zal leiden tot een hernieuwde groei van het particuliere gebruik.

3.2 Vergroening vrijgestelde accessoirelijst in de bpm

9, 54, 55 en 11

Wordt bij de omzetting van de lijst van milieu- en veiligheidsvriendelijke voorzieningen die zijn vrijgesteld in de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (wet bpm) naar een dynamische lijst slechts gedacht aan verdere uitbreiding naar milieuvriendelijke voorzieningen of wordt ook een inperking van de huidige lijst overwogen? Wanneer zal de nieuwe accessoirelijst gereed zijn. Hoelang zal deze geldig blijven? Welke dynamiek zal het stimuleringsmiddel van de lijst van vrijgestelde accessoires krijgen, ofwel om de hoeveel tijd wordt de lijst op zijn actualiteits- en daarmee zijn effectiviteitswaarde beoordeeld en herzien? Wat zijn de gevolgen van een dynamische accessoirelijst voor de hoogte van de administratieve lasten?

In het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer wordt voorgesteld de huidige lijst met ingang van 1 januari 2002 te vervangen door een nieuwe lijst. Een deel van de huidige voorzieningen zal ook worden opgenomen in deze nieuwe lijst. Het gaat dan om de volgende milieusparende voorzieningen: aardgas- en LPG-installatie, boordcomputer (mits deze het brandstofverbruik aangeeft), cruise-control en econometer.

Door de vrijstelling van de voorzieningen op de lijst wordt beoogd de toepassing daarvan in personenauto's en motorrijwielen te bevorderen. In beginsel wordt daarbij gedacht aan een periode van vijf jaren. Het is de bedoeling de lijst regelmatig – gedacht wordt aan eens per jaar – met de branche en de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Verkeer en Waterstaat door te nemen op effectiviteit. Indien een bepaald accessoire reeds na bijvoorbeeld twee jaren min of meer standaard is geworden, kan worden besloten om deze eerder van de lijst af te voeren. Aan de andere kant kan worden besloten een voorziening waarvan de aanwezigheid nog steeds nuttig wordt geacht, maar die nog niet echt breed wordt toegepast, langer op de lijst te laten staan. Ook zal dan worden gezien of er nieuwe voorzieningen zijn die in aanmerking komen voor de vrijstelling.

De administratieve lasten zullen in vergelijking tot de situatie thans, niet worden verzaagd door de toepassing van de nieuwe accessoirelijst.

56

Kan duidelijkheid worden verschaft over de periode waarbinnen de accessoires, die niet door de fabrikant zijn ingebouwd, bpm-vrij kunnen worden aangebracht? Kan in dezen ook worden ingegaan op de oplossing die de BOVAG aandraagt in zijn brief van 30 januari 2001?

Alle accessoires die worden aangebracht na de toekenning van deel I van het kentekenbewijs, dat wil zeggen de toekenning van het kentekennummer aan de personenauto of het motorrijwiel, blijven onbelast. De

bpm-grondslag wordt namelijk bepaald door de netto cataloguswaarde van het motorrijtuig op het moment van toekenning van deel I. Voor een reactie op het voorstel van de BOVAG in zijn brief van 30 januari 2001 aan de commissie voor de verzoekschriften uit de Tweede Kamer, waarnaar de vaste commissie vraagt, moge ik verwijzen naar het antwoord ter zake dat in voorbereiding is.

3.4 Stimulering deelauto

57

Waarom zou bij een premieregeling voor de deelauto met abonnement moeten worden aangesloten bij een door de huurder te betalen belasting? Zou een premie kunnen worden verstrekt op het moment dat een abonnement wordt afgesloten? In hoeverre gaat hier de parallel op met de premieregeling voor energiezuinige apparaten?

Zie antwoord vraag 10.

58

Waarom is in kader van de bevordering van het gebruik van de deelauto stimulering pas aan de orde als sprake is van regelmatig huur?

Het doel dat met een eventuele stimuleringsregeling voor de deelauto zou moeten worden nagestreefd is dat de deelauto in de plaats treedt van het eigen autobezit. Een stimulering is dan ook alleen zinvol indien deze betrekking heeft op meer dan incidenteel gebruik van een deelauto. Alleen dan mag worden verwacht dat er substitutie plaatsvindt. Regelmatig gebruik van de deelauto gaat in het algemeen gepaard met een abonnement.

59

Bestaat er geen mogelijkheid om de kostprijs van het gebruik van de deelauto te verlagen, bijvoorbeeld door de mrb te verlagen voor de ondernemer?

Zie antwoord vraag 10.

60 en 61

Kan worden ingegaan op het gegeven dat het gebruik van deelauto's financieel aantrekkelijker kan zijn, maar qua gemak, status e.d. minder aantrekkelijk en er derhalve, zeker in het begin, behoefte is aan ondersteuning van het concept financieel en anderszins? Ziet de regering mogelijkheden met rijksbijdrage een stimuleringsfonds in te stellen?

Kan de regering ingaan op de kritiek uit de brieven van Bovag-Rai en Autoverhuur ledenassociatie ten aanzien van het onderzoek en de conclusie ten aanzien van de fiscale stimulering van de deelauto? Kan de regering alsnog een gedegen onderzoek doen, waarbij gekeken wordt naar het vanuit beleidsoogpunt gewenste omslagpunt van de deelauto, alsmede naar de huidige fiscale voordelen van de lease-auto?

De Autoverhuur Ledenassociatie (AVL), een afdeling van de BOVAG, heeft in een brief enige kanttekeningen geplaatst bij het negatieve advies van de werkgroep Vergroening van het fiscale stelsel II over de fiscale stimulering van de deelauto. De werkgroep heeft zich in haar advies mede gebaseerd op hetgeen daarover was opgemerkt in de brief «Fiscale aspecten mobiliteit».

AVL onderschrijft in haar brief de stelling dat uit kosten oogpunt een abonnement op een deelauto, zeker voor huishoudens die weinig kilometers maken, al veel voordeliger is dan het eigen autobezit. Volgens het NIBUD zou dat omslagpunt op ongeveer 7000 kilometer per jaar liggen. AVL

constateert in haar brief dat zo'n 20% van de automobilisten (ongeveer 1 mln voertuigen) minder dan 6000 kilometer per jaar rijdt. Indien het kostenaspect de enige overweging zou zijn voor het al dan niet aanschaffen van een eigen auto zou de groep die nu gebruik maakt van enige vorm van de deelauto, aanzienlijk groter moeten zijn dan thans het geval is. Dat deze groep op dit moment zo beperkt is onderstreept de gedachte dat er andere dan financiële motieven zijn die een overstap naar de deelauto verhinderen.

De maatregelen die AVL voorstelt komen er op neer dat het omslagpunt waarop de deelauto voordeliger wordt (7000 kilometer per jaar volgens het NIBUD) wordt verhoogd. Dat houdt in dat de groep waarvoor het gebruik van een deelauto voordeliger wordt, wordt vergroot. Hoewel de AVL geen concreet omslagpunt noemt, verwijst zij in haar brief naar de groep automobilisten met een gemiddeld jaarkilometrage tussen de 6000 en 12 000 kilometer. Dat brengt met zich mee een uitbreiding van het potentieel met zo'n 1,7 mln voertuigen, daarmee het totaal op ruim 2,5 mln voertuigen brengend. Ik ben van mening dat het vergroten van het potentieel – gezien het huidige beperkte gebruik van de deelauto ten opzichte van het thans al ruime potentieel – niet automatisch tot een ruimer gebruik van de deelauto zal leiden.

Het huidige financiële voordeel, verbonden aan het gebruik van de deelauto, is blijkbaar niet voldoende voor de individuele automobilist om tot een overschakeling naar de deelauto te besluiten. Dat houdt in dat er een aanzienlijke financiële prikkel moet worden geïntroduceerd om een omschakeling te bewerkstelligen, met een budgettaire beslag dat alsdan niet meer in verhouding staat tot het gewenste doel.

Overigens zal de kilometerheffing hierin geen verandering brengen. Weliswaar moet niet worden uitgesloten dat de totale kosten van een deelauto hoger worden omdat deze meer dan gemiddeld kilometers aflegt, voor de individuele gebruiker (lees: de individuele huurder) blijven deze echter gelijk. Hij rijdt een aantal kilometers en betaalt daarvoor de kilometerheffing (rechtstreeks of verdisconteerd in de huurprijs). Daarbij is het niet van belang of dat in een eigen auto of in een deelauto gebeurt.

De instelling van een stimuleringsfonds vindt de regering onwenselijk. Ten principale geldt dat voor de instelling van begrotingsfondsen een terughoudende lijn geldt, omdat dit het allocatieproces rond de integrale afweging van uitgaven doorkruist en fondsen de transparantie van de begroting vermindert.

3.5 Verruiming tegemoetkoming vergoeding fiets (E-bikes)

62 en 67

Ligt het niet voor de hand nu vanuit beleidsconsistentie-overwegingen, de fiets met elektrische trapondersteuning wordt gezien als een gewone fiets, om de verplichte Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen voor deze fiets te laten vervallen?

Is de conclusie gerechtvaardigd dat de verplichte WA-verzekering kan vervallen voor de fiets met trapondersteuning als deze wordt gezien als een gewone fiets?

De reden dat de fiets met elektrische trapondersteuning fiscaal als fiets aangemerkt zal worden is vooral gelegen in de wens van het kabinet met name oudere werknemers fiscaal te stimuleren in het woon-werkverkeer van de fiets gebruik te (blijven) maken.

In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in 1999 een onderzoek verricht ter beantwoording van de vraag of het berijden van een elo-bike een groter risico voor de overige verkeersdeelnemers oplevert

dan het berijden van een conventionele fiets. Een groter risico rechtvaardigt verzekeringsplicht in het kader van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam). De achterliggende gedachte van de Wam is dat zorgvuldig maatschappelijk gedrag meebrengt dat verkeersdeelnemers verzekerd zijn zodra voor de voortbeweging van hun vervoermiddel mechanische kracht wordt aangewend. Uit het onderzoek komt naar voren dat bij gebruik van de elo-bike er sprake is van een 1,9 maal zo hoog risico voor andere weggebruikers dan bij gebruik van een gewone fiets. Op grond hiervan is geconcludeerd tot een noodzakelijkheid en wenselijkheid van verzekeringsplicht in het kader van de Wam voor de fiets met elektrische trapondersteuning.

Terzijde merk ik op dat de kosten van de desbetreffende verzekering slechts enkele tientjes op jaarbasis bedragen. Wanneer bedacht wordt dat met de aanschaf en onderhoud van de elo-bike relatief grote bedragen gemoeid zijn (de aanschafprijs bedraagt ruim f 2500 en jaarlijks moet de accu ad f 300 vervangen worden) is het zeer de vraag of de verzekeringsplicht een grote rol speelt bij de financiële afwegingen die met de aanschaf van een elo-bike gepaard gaan.

63, 64, 65 en 68

Hoe staat de regering tegenover een verbreding van de fietsregeling naar (kleine) deeltijders, zodat ook mensen die minder dan drie dagen maar meer dan 70% van het aantal reizen met de fiets gaan kunnen profiteren van deze regeling. Dit is een vergelijkbaar probleem als destijds bij de OV-verklaring speelde en die met de door de werkgever opgestelde reisverklaring is opgelost. Daarnaast kan gedacht worden aan het ook op korte afstand stimuleren van het verplaatsen van de fiets voor het woon-werkverkeer. Kan de regering toelichten hoe zij tegenover een verlaging van de 10 km eis staat?

Wat is de reactie op het in het actieplan Korte afstanden van de Fietzersbond, ANWB, Stichting Natuur en Milieu opgenomen pleidooi voor een vorm van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen korter dan 10 kilometer?

De Fietserbond wijst erop dat de huidige fietsaftrek deeltijdwerkers benadeelt. Is de regering bereid de voorwaarde dat tenminste 3 dagen per week van en naar het werk wordt gefietst te laten vervallen en te volstaan met de voorwaarde dat de werknemer 70% van het aantal reizen met de fiets gaat?

Op welke wijze zou tegemoet gekomen kunnen worden aan de wens om ook deeltijdwerkers gebruik te laten maken van de fietsaftrek?

In vraag 63 wordt de mogelijkheid tot het uitbreiden van de fietsregeling met kleine deeltijders vergeleken met de problematiek met betrekking tot de OV-verklaring. Bij deze vergelijking wil ik graag een kanttekening plaatsen. Bij de reisaf trek is het de bedoeling dat personen die aan de eisen van het desbetreffende wetsartikel voldoen recht hebben op reisaf trek. Bij een bepaalde groep personen (met name personen die in deeltijd werken) speelde het probleem dat zij, hoewel zij onder de doelgroep vallen, niet zouden kunnen aantonen dat zij recht hebben op de reisaf trek. Het probleem was derhalve niet dat het recht op reisaf trek niet bestond, maar dat bestaan van het recht niet aangetoond zou kunnen worden. Dit probleem is opgelost door samen met de reisaf trek de reisverklaring te introduceren. De doelgroep van de reisaf trek is daarbij echter niet uitgebreid.

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de voorstellen in het in het gezamenlijke plan van de ANWB, de Fietzersbond en de Stichting Natuur en Milieu «Maak vaart op de korte afstand». In de vragen wordt gewezen op de mogelijkheid de fiscale faciliteiten met betrekking tot het gebruik

van de fiets in het woon-werkverkeer verder uit te breiden. Gedacht wordt daarbij aan een vermindering van de dageneis enerzijds, en een vermindering van de met de fiets af te leggen afstand anderzijds.

Indien een belastingplichtige op ten minste drie dagen per week pleegt te reizen naar de plaats waar hij zijn werkzaamheden verricht en daartoe hoofdzakelijk fietst, heeft hij recht op de volledige fietsaftrek. Veel deeltijdwerkers maken derhalve nu al gebruik van de regeling. Alleen die deeltijdwerkers die twee dagen of minder per week werken hebben geen recht op de fietsaftrek.

Bij de invoering van de fietsaftrek is er voor gekozen om een minimumeis te hanteren voor wat betreft het aantal dagen dat gefietst moet worden met het oog op budgettaire gevolgen (uitbreiding aantal rechthebbenden), administratieve lasten voor de werkgever en de relatief geringe hoogte van het fietsafrekbedrag wanneer het jaarbedrag ad f 774 voor 1/5 of 2/5 in aanmerking genomen wordt.

Indien er voor gekozen wordt de fietsaftrek pro rata toe te kennen bij belastingplichtigen die minder dan drie dagen per week met de fiets naar het werk gaan ontstaat een relatief geringe aftrekpost. Het is de vraag of het toekennen van een dergelijk geringe aftrekpost voor personen die betrekkelijk beperkt gebruik maken van de fiets (niet omdat zij niet hoofdzakelijk fietsen maar omdat zij niet hoofdzakelijk werken) te rijmen is met de achterliggende gedachte van de fietsaftrek, namelijk het bieden van een beperkte aftrekmogelijkheid in de inkomstenbelasting voor die belastingplichtigen die bijna iedere dag van de week met de fiets naar het werk gaan.

3.6 Fietsaftrek woon-werkverkeer

64

Wat is de reactie op het in het actieplan Korte Afstanden van de Fietzersbond, ANWB, Stichting Natuur en Milieu opgenomen pleidooi voor een vorm van fiscale aftrek voor woon-werkverplaatsingen korter dan 10 kilometer?

Zie antwoord vraag 63.

65

De Fietzersbond wijst erop dat de huidige fietsaftrek deeltijdwerkers benadeelt. Is de regering bereid de voorwaarde dat tenminste 3 dagen per week van en naar het werk wordt gefietst te laten vervallen en te volstaan met de voorwaarde dat de werknemer meer dan 70% van het aantal reizen met de fiets gaat?

Zie antwoord vraag 63.

66

Kan worden bevestigd dat met de thans geldende reisverklaring van de werkgever de problemen inzake de fiscale tegemoetkoming voor het gebruik van het openbaar vervoer thans zijn opgeheven?

Zie antwoord vraag 12.

67

Is de conclusie gerechtvaardigd dat de verplichte WA-verzekering kan vervallen voor de fiets met trapondersteuning als deze wordt gezien als een gewone fiets?

Zie antwoord vraag 62.

68

Op welke wijze zou tegemoet gekomen kunnen worden aan de wens om ook deeltijdwerkers gebruik te laten maken van de fietsaftrek?

Zie antwoord vraag 63.

69

Kan nader worden gepreciseerd hoe het bedrag van 12 cent per fietskilometer dat maximaal belastingvrij kan worden vergoed, is opgebouwd?

Een werkgever mag maximaal f 0,12 per fietskilometer in het woon-werkverkeer onbelast vergoeden. De hoogte van dit bedrag is tot stand gekomen aan de hand van de ENFB-norm (Eerste Nederlandse Fietsers Bond). De ENFB becijfert dit jaar de werkelijke kosten van een fietskilometer op f 0,22. Dit bedrag is te splitsen in f 0,18 vaste kosten en f 0,04 variabele kosten. Gesteld kan worden dat een belastingvrije vergoeding ad f 0,12 per kilometer onvoldoende is om kostendekkend te zijn. Ik merk hier het volgende over op.

Net als bij de maximaal onbelast te vergoeden f 0,60 per kilometer voor zakelijk gebruik van de privé-auto van de werknemer is het niet de bedoeling dat alle kosten van de fiets integraal onbelast te vergoeden zijn.

Aanschaf en gebruik van een auto of een fiets door een werknemer teneinde die (ook) in het woon-werkverkeer te gebruiken hebben deels een privé-karakter. Om deze reden is het onbelast vergoeden van de variabele kosten geheel toegestaan, en het onbelast vergoeden van de vaste kosten (met name afschrijvingskosten) beperkt toegestaan. Een onbelaste vergoeding ad f 0,12 per kilometer dekt de variabele kosten geheel, en dekt daarnaast een aanzienlijk deel van de vaste kosten.

70

Om hoeveel gevallen gaat het bij de zogenaamde fiets van de zaak, om welke bedragen gaat het en hoe wordt een en ander op dit moment gecontroleerd?

Gevraagd wordt aan te geven hoeveel fietsen momenteel als «fiets van de zaak» gebruikt worden. Exacte gegevens hierover ontbreken momenteel. Er is geen aparte registratie van het aantal fietsen dat door werkgevers aan werknemers verstrekt of ter beschikking gesteld wordt. Controle naar het gebruik van de regeling door de individuele inhoudingsplichtige vindt plaats tijdens reguliere boekenonderzoeken in het kader van loonbelastingcontroles. Vaak wordt een representatieve steekproef genomen van de werknemers die onder de regeling vallen, en worden vervolgens de facturen, woon-werkafstanden en het al dan niet gebruik maken van andere fiscaal gefacilieerde vervoersfaciliteiten of het al dan niet ter beschikking staan van een auto van de zaak gecontroleerd.

4. Autokostenfictie

4.1 Analyse bevordering openbaar vervoer voor rijders van de auto van de zaak

71

Kan worden toegelicht hoe het gebruik van de auto van de zaak zich heeft ontwikkeld door de invoering van de IB2001? Kan worden toegelicht hoe het gebruik van de privé-auto zich heeft ontwikkeld door de invoering van de IB2001? Kan worden toegelicht hoe het gebruik van het openbaar vervoer door werknemers zich heeft ontwikkeld door de invoering van de IB2001?

Omdat de wijzigingen van de regelingen pas sinds 1 januari van dit jaar zijn ingegaan, is het nog niet goed mogelijk om uitspraken te doen over de ontwikkelingen van het gebruik van de verschillende vormen van vervoer. Na verloop van tijd zou desgewenst een onderzoek kunnen worden gedaan naar het effect van deze wijzigingen. Opgemerkt dient te worden dat daarbij niet zal kunnen worden volstaan met een analyse van de gegevens uit de aangifte, aangezien een groot deel van de voor een dergelijk onderzoek relevante gegevens niet in de aangifte is terug te vinden. Zo is het gebruik van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer alleen van belang voor de aangifte indien de vergoeding van de werkgever lager is dan de forfaitaire aftrekbedragen. Ook de mate waarin een privé-auto wordt gebruikt voor woon-werkverkeer is niet meer relevant voor de aangifte. De mate waarin een auto van de zaak voor privé-doeleinden wordt gebruikt is sinds 2001 van belang voor de aangifte indien dit gebruik minder is dan 7000 kilometer. Aangezien tot 2001 alleen de grens van 1000 kilometer een rol speelde, zal op basis van een vergelijking van de aangiften over 2000 en 2001 geen conclusie kunnen worden getrokken over het effect van de wijziging van deze regeling.

72

Wat is de langetermijnbedoeling van het beleid van de regering inzake het gebruik van het zakelijk vervoer?

Gezien het kader waarin deze vraag gesteld is (autokosten fictie) wordt hierna ingegaan op het langetermijnbeleid voor de leaseauto. Ook daarbij blijft het streven naar variabilisatie voorop staan. Het fiscale regime van de leaseauto van de zaak is de afgelopen jaren mede met het oog hierop aangepast. Zo is in het nieuwe inkomstenbelastingstelsel het forfaitaire karakter van de autokostenfictie vervangen door een benadering die beter aansluit op het feitelijk privé-gebruik van de auto van de zaak. Verder worden in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorstellen gedaan om het regime voor de auto van de zaak op het punt van het woon-werkverkeer nader af te stemmen op dat voor de eigen auto. Een breder kader is geschetst in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001–2020. Het uitgangspunt in het vervoersbeleid (ook voor het zakelijk vervoer) is respect voor keuzes van burgers en bedrijven. Het individueel en het collectief belang komen bij elkaar als alle maatschappelijke kosten van mobiliteit worden verrekend in de prijs voor mobiliteit. De kosten worden geïnternaliseerd: dat wil zeggen dat de gebruiker betaalt. Zo zullen de gebruikers effecten zoals milieuoverlast beter in hun keuze verdisconteren. Waar nu vaste bedragen in rekening worden gebracht, zal zoveel mogelijk overgegaan worden op variabilisatie van deze bedragen door invoering van een kilometertarief. Zo ontstaat een direct verband tussen gebruiken en betalen. De toekomstige introductie van een kilometerheffing zal gepaard gaan met een verlaging van de mrb en zo mogelijk van de bpm.

73

Kan de regering toelichten hoe sterk het aandeel auto's van de zaak is gestegen in de afgelopen jaren en wat de schatting is voor de komende jaren? Bij voorkeur een tabel voor de jaren 1995 tot en met 2005 in absolute aantallen en percentuele aandelen van de auto van de zaak in het totale autopark.

De volgende tabel geeft een overzicht van aantallen auto's op naam van de zaak afgezet tegen het totale personenautopark.

	personenautopark	wv op naam zaak	aandeel
1995	5 581 000	558 100	10%
1996	5 664 000	566 000	10%
1997	5 810 000	571 000	10%
1998	5 931 000	622 000	10%
1999	6 120 000	682 000	11%
2000	6 343 000	703 533	11%
2001	6 507 000	715 000	11%
2002	6 676 000	735 000	11%
2003	6 849 000	755 000	11%
2004	7 027 000	775 000	11%
2005	7 209 000	795 000	11%

De gegevens tot en met 2000 zijn afkomstig van het CBS. De gegevens vanaf 2001 betreffen een raming gebaseerd op de gemiddelde groei van het personenautopark in de periode 1995–2000.

74

Kan worden gereageerd op de variant die de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen in zijn brief van 24 juli jl. voorstelt in het kader van de autokostenficties?

De Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen noemt in de brief van 24 juli jl. een variant voor de autokostenfictie, waarin een deel van de woon-werkkilometers voor de bepaling van de bijtelling wordt gevoegd bij de andere privé-kilometers, met dien verstande dat de bijtelling nooit hoger kan uitvallen dan 25% van de cataloguswaarde van de auto, en bovendien onder gelijktijdige ophoging van de kilometeraantallen in de staffel. In het inmiddels ingediende wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer is een voorstel opgenomen dat hier naadloos op aansluit. Ik kan mij qua gedachtengang derhalve wel vinden in de door de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen genoemde variant.

75

Kan worden gereageerd op de constatering van de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen dat de vele rapporten en notities die thans verschijnen over het bevorderen, afremmen en vergroenen van de mobiliteit thans over te veel departementen verdeeld zijn? Kan hier een oplossing voor worden aangedragen?

Ik heb er begrip voor dat de VNA in zijn brief van 24 juli 2001 erop aandringt om verschillende ontwikkelingen met betrekking tot de mobiliteit zoveel mogelijk onder de paraplu te houden van een eenduidig sturend centraal beleidsdocument (het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan). Duidelijke en vaste beleidslijnen van de overheid scheppen helderheid voor het bedrijfsleven, dat mede op basis van de plannen van de overheid, meerjareninvesteringen zal doen. Anderzijds wordt van de overheid ook verwacht dat ze een scherp oog heeft voor actuele maatschappelijke ontwikkelingen: de overheid moet blijven kijken hoe het werkelijk gaat en vaststellen of de beleidsinstrumenten werken zoals bedoeld. Op basis daarvan moet het beleid kunnen worden bijgesteld. Het NVVP geeft daarom het beleid op hoofdlijnen tot 2020. De flexibiliteit komt tot zijn recht in de periodieke actualisatie van de beleidsagenda's van het rijk. Zoals de VNA ook noemt in zijn brief, bestrijkt mobiliteit een breed beleidsterrein waarbij verschillende departementen betrokken zijn. Het kabinet stelt het verkeers- vervoersbeleid uiteindelijk vast op basis van een integrale afweging. Overigens valt een groot deel van het verkeers- en vervoersbeleid onder de verantwoordelijkheid van decentrale overheden.

76

De regering beoogt het gebruik van lease-auto's te beperken en een gelijk behandeling te bewerkstelligen tussen «lease-rijders» en eigen auto rijders. Verwacht de regering dat de eerste doelstelling, namelijk het beperken van het gebruik van lease-auto's, gehaald zal worden?

In het kader van de Belastingherziening 2001 is bij de autokostenfictie het systeem van een vast percentage van de catalogusprijs vervangen door een van het feitelijke privé-gebruik afhankelijke percentage. Deze maatregel, die voortvloeit uit het Regeerakkoord, maakt onderdeel uit van het beleid tot variabilisatie van de autokosten. Deze wijziging kan voor een belastingplichtige tevens een prikkel vormen om het privé-gebruik van de lease-auto te beperken. Door binnen de grenzen van een bepaalde klasse te blijven kan een belastingplichtige een aanzienlijk bedrag aan belasting besparen. Deze wijziging zal derhalve tevens effect hebben op het gebruik van de auto voor privé-doeleinden.

77

Realiseert de regering zich dat de lease-rijders die een administratie bijhielden, nu door het privé-verklaren van de woon-werkverkeer-kilometers, hiermee acuut op zullen houden? Is de regering zich ervan bewust dat dit tot gevolg kan hebben dat de «lease-rijders» nu ook meer privé-kilometers zullen gaan rijden?

De conclusie dat lease-rijders die een administratie bijhielden hier acuut mee zullen ophouden indien de woon-werkkilometers als privé worden aangemerkt, deel ik niet. De gevolgen hangen in belangrijke mate af van de vormgeving van de regeling. Ook de individuele omstandigheden zijn van belang. Zoals bij vraag 74 is aangegeven is in het inmiddels ingediende wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer een voorstel opgenomen, waarbij een deel van het woon-werkverkeer als privé wordt aangemerkt onder gelijktijdige aanpassing van de staffel. Voor zover het woon-werkverkeer van een individuele belastingplichtige als privé wordt aangemerkt, wordt dit in de meeste gevallen gecompenseerd door het effect van de aanpassing van de staffel. Indien er sprake is van een groot aantal als privé aan te merken woon-werkkilometers kan er wel sprake zijn van een verschuiving naar een hogere klasse. Afgezien van de situatie dat dit leidt tot een indeling in de hoogste klasse, blijft het ook in die situatie zinvol om een kilometerregistratie bij te houden.

Gelet op het bovenstaande deel ik evenmin de conclusie dit tot gevolg kan hebben dat de lease-rijders als gevolg van deze aanpassing meer privé-kilometers zullen gaan rijden. Hoewel dit effect in bepaalde gevallen uiteraard wel zou kunnen optreden, kan deze aanpassing onder omstandigheden eveneens tot een afname van het aantal privé-kilometers leiden. Een belastingplichtige die met de aanpassing van de staffel onvoldoende wordt gecompenseerd voor het als privé aanmerken van een deel van zijn woonverkeer kan door een beperking van het aantal privé-kilometers immers voorkomen dat hij naar een hogere klasse gaat.

78

De autokostenfictie beoogt het voordeel te belasten van het (gratis) privé-gebruik van de ter beschikking gestelde auto, waarbij woon-werkverkeer als zakelijk wordt gezien. Nu voor degene die met de eigen auto naar het werk reist de vergoedingen beperkt zijn en voor de zakenautoberijder niet, lijkt er sprake te zijn van ongelijkheid.

Vooropgesteld dient te worden dat de behandeling van het woon-werkverkeer in de situatie waarin een auto ter beschikking wordt gesteld aan een werknemer zowel zou kunnen worden vergeleken met de situatie waarin er sprake is van vervoer vanwege de werkgever als met het fiscale regime voor het woon-werkverkeer met de eigen auto. Hoewel voor beide benaderingen iets valt te zeggen, is in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer thans gekozen om de regeling zodanig aan te passen, dat zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de regeling voor het woon-werkverkeer met de eigen auto. Om dit te bereiken worden in het kader van het regelmatige woon-werkverkeer gereden kilometers tot het gebruik voor privé-doeleinden gerekend indien de afstand tussen de woning of verblijfplaats en de plaats van werkzaamheden minder beloopt dan 10 kilometer of voor zover deze afstand meer dan 30 kilometer beloopt.

79

Is een bredere beschouwing van de problemen rond het woon-werkverkeer niet noodzakelijk, waarbij zeker ook de positie van de werknemer met de eigen auto aan de orde moet komen?

Kan de regering met nadere argumentatie komen waarom woon-werkverkeer nu wel voor de bijtelling in aanmerking moet worden genomen? Het lijkt erop dat dit een aanzienlijke lastenverzwaring met zich meebrengt.

Zoals uit de antwoorden op de voorgaande vragen volgt heeft een dergelijke beschouwing ook plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer wordt voorgesteld de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer met de auto van de zaak zoveel mogelijk aan te laten sluiten op de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer met de eigen auto. Door een budgettair neutrale aanpassing van de staffel wordt voorkomen, dat dit tot een macro-lastenverzwaring leidt.

4.2 Opties behandeling woon-werkverkeer auto van de zaak

80

Hoe zou kunnen worden bepaald welke woon-werkkilometers niet als zakelijk zijn aan te merken?

Zoals in het antwoord op vraag 78 is aangegeven wordt in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorgesteld om de in het kader van het regelmatige woon-werkverkeer gereden kilometers tot het gebruik voor privé-doeleinden te rekenen indien de afstand tussen de woning of verblijfplaats en de plaats van werkzaamheden minder beloopt dan 10 kilometer of voor zover deze afstand meer dan 30 kilometer beloopt. Hiermee wordt aangesloten bij de regeling voor het woon-werkverkeer met de eigen auto.

81

Kan voor de drie opties voor de wijziging van de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer met de auto van een zaak inzicht worden geboden in de budgettaire consequenties, de inkomenseffecten voor werknemers, kostenplaatjes voor werkgevers, administratieve lasten, en controleerbaarheid?

In de notitie worden verschillende opties geschetst om woon-werkverkeer kilometers met de auto van de zaak gedeeltelijk als privé kilometers aan te merken. Daarbij zijn geen concrete varianten uitgewerkt. Bij de nadere uitwerking is bijvoorbeeld ook de budgettaire context van belang, met name de vraag of een aanpassing op macro-niveau al dan

niet budgettair neutraal plaats vindt. Om deze reden zijn geen concrete inkomenseffecten voor werknemers, kostenplaatjes voor werkgevers, gevolgen voor de administratieve lasten en controleerbaarheid aan te geven.

De inkomenseffecten die voortvloeien uit het voorstel m.b.t. de auto van de zaak zoals dat is opgenomen in het Belastingplan 2002 – III Natuur, milieu en vervoer, kunnen aan de orde komen bij de behandeling van dit wetsvoorstel.

82

Wat betekent de uitspraak dat de administratieve lasten en de heffingsgrondslag geen juiste verhouding hebben tot het werkelijk genoten privé-voordeel bij bedoelde derde categorie bestelbussen, voor het lopende belastingjaar?

De constatering dat de administratieve lasten en de heffingsgrondslag bij deze categorie bestelbussen geen juiste verhouding hebben tot het werkelijk genoten privé-voordeel zijn mede aanleiding geweest om in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer een voorstel op te nemen om voor auto's waarvan het gebruik voor privé-doeleinden wordt beperkt door aard of inrichting de bijtelling op 10% van de catalogus waarde te stellen en voor deze categorie bestelauto's de voorwaarde van een rittenregistratie te laten vervallen. Voorgesteld wordt deze regeling per 1 januari 2002 in werking te laten treden. Voor het lopende belastingjaar blijft in dat geval de thans in de Wet IB 2001 opgenomen regeling gelden.

83

Wat betekent het introduceren van verdere criteria voor de verschillende categorieën bestelbussen straks in praktijk? Hoe beoordeelt de regering de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid? Heeft de regering hierover met vertegenwoordigers van werkgevers, met name in het midden- en kleinbedrijf, en werknemers overleg gehad? Zo neen, is de regering daartoe bereid? Zo ja, wat was de reactie vanuit de beroepspraktijk?

De uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid van de regeling zijn in belangrijke mate afhankelijk van de formulering van de criteria die gaan gelden voor de indeling van de bestelauto's in de verschillende categorieën. Met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers wordt overleg gevoerd over de nadere invulling van de regeling die wordt voorgesteld voor bestelauto's waarvan het gebruik voor privé-doeleinden wordt beperkt door aard of inrichting. De uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid zullen daarbij een belangrijke randvoorwaarde vormen.

84

Op welke auto's heeft de bedoelde tweede categorie bestelauto's die qua luxe en comfort en ook qua privé-gebruik zoveel lijken op een personenauto dat de toepassing van dezelfde autokostenfictie zonder meer gerechtvaardigd is, nu betrekking?

Het gaat hierbij om de restcategorie, waarin alle bestelauto's vallen die niet uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt zijn voor vervoer van goederen, meer dan 500 kilometer per jaar voor privé-doeleinden worden gebruikt en waarvan het gebruik voor privé-doeleinden niet wordt beperkt door aard of inrichting. De afbakening van deze categorie is derhalve mede afhankelijk van de nadere afbakening van de categorie bestelauto's waarvan het gebruik voor privé-doeleinden wordt beperkt door de aard of inrichting.

Is de regering bereid aanpassingen in de regeling voor bestelauto's terugwerkende kracht te geven tot 1 januari 2001?

Er is voor gekozen de in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer opgenomen regeling voor bestelauto's per 1 januari 2002 in werking te laten treden. De vraag over terugwerkende kracht zal dus aan de orde kunnen komen bij de behandeling van dit wetsvoorstel. Overigens is bij besluit van 15 juni 2001, nr. RTB 2001/793 M goedgekeurd, dat ook voor bestelauto's die meer dan 4000 maar minder dan 7000 kilometer voor privé-doeleinden worden gebruikt met ingang van 1 januari 2001 kan worden volstaan met een registratie van de privé-ritten en opgave van het aantal zakelijke kilometers op jaarbasis. Daarnaast is in dit besluit onder voorwaarden goedgekeurd dat de tijdens een wachtdienst gereden kilometers als zakelijk worden aangemerkt.

Waarom wordt er bij de bespreking van de diverse opties voor de behandeling van het woon-werkverkeer met de auto van de zaak van uitgegaan dat bepaalde oplossingen (2 en 3) zonder meer tot lastenverzwaring leiden en derhalve niet in aanmerking worden genomen, terwijl het oogmerk juist is betrokkenen voor woon-werkverkeer andere oplossingen ten laten zoeken c.q. de aantrekkelijkheid van een auto van de zaak te verminderen?

De stelling dat er van is uitgegaan dat bepaalde oplossingen zonder meer tot lastenverzwaring leiden en derhalve niet in aanmerking worden genomen wordt niet onderschreven. In de notitie zijn een aantal oplossingen in beeld gebracht en is aangegeven wat de consequenties van de verschillende oplossingen zouden zijn. Wel is het zo dat de voorkeur is uitgesproken voor een oplossing die budgettair neutraal kan worden vormgegeven. Deze wijziging van de regeling is niet gericht op het verminderen van de aantrekkelijkheid van een auto van de zaak of de beïnvloeding van de wijze van woon-werkverkeer. Met de wijziging wordt in dit geval uitsluitend beoogd een zo evenwichtig mogelijk systeem te creëren, waarbij de fiscale behandeling van het woon-werkverkeer en van vergelijkbare vormen van vervoer zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd.

Bij de keuze voor een oplossing die recht doet aan het gemengde karakter van het woon-werkverkeer voor de bezitter van de auto moet met allerlei aspecten rekening worden gehouden, zoals de regering zelf ook aangeeft. Zoals het nu is opgeschreven in de notitie van de regering lijkt het dat milieu- en congestieoverwegingen een kleine plek toebedeeld krijgen in het totaal aan overwegingen. Kan de regering toelichten waarom budget-neutraliteit in dit geval een harde randvoorwaarde is, terwijl bij allerlei andere onderdelen uit de notitie maatregelen gepaard gaan met lastenverlichting? Is de veronderstelling juist dat uit wanneer milieu- en congestieoverwegingen een lastenverzwarende maatregel de voorkeur verdient, deze toch niet de voorkeur van de regering krijgt?

Bij de besluitvorming voor het Belastingplan 2002 heeft een brede afweging plaatsgevonden, waarbij met allerlei aspecten rekening is gehouden. Ook milieu- en congestieoverwegingen hebben daarbij een rol gespeeld. In het Belastingplan 2002 III-Natuur, milieu en vervoer worden voorstellen gedaan om het regime voor de auto van de zaak op het punt van het woon-werkverkeer nader af te stemmen op dat voor de eigen auto. Ook vanuit milieu- en congestie-overwegingen is deze keuze te rechtvaardigen. De woon-werkkilometers worden als privé-kilometers aangemerkt indien

de afstand tussen de woning of verblijfplaats en de plaats van werkzaamheden minder beloopt dan 10 kilometer en – in de situaties waarin woon-werkafstand meer dan 30 kilometer bedraagt – voor zover deze afstand meer beloopt dan 30 kilometer. Auto-van-de-zaak bezitters worden daarmee ook gestimuleerd om zoveel mogelijk woon-werkkilometers met een andere vervoersmodaliteit af te leggen. Uitgangspunt bij deze aanpassing is budgettaire neutraliteit. Het is niet de bedoeling dat het aanmerken van een deel van het regelmatige woon-werkverkeer als voor privé-doeleinden gereden kilometers per saldo tot een macro-lastenverzwaring zou leiden. Wel kan bij een individuele auto-van-de-zaak-rijder met een relatief groot aantal als privé aan te merken woon-werkkilometers sprake zijn van een verschuiving naar een hogere klasse. Deze leaserijder kan door een beperking van het aantal privé-kilometers overigens veelal voorkomen dat hij naar een hogere klasse gaat.

88

Kan de regering toelichten hoe groot het percentage bezitters van een auto van de zaak is dat bij de huidige staffel te maken krijgt met de maximale bijtelling van 25% (zowel onder de huidige regeling, als onder de voorgestelde wijziging zoals beschreven in variant 1)?

Het aandeel bezitters van een auto van de zaak dat bij de huidige staffeling te maken krijgt met de maximale bijtelling van 25% bedraagt 38%. In variant 1 gaat het om circa 36% van de bezitters van een auto van de zaak, uitgaande van aanpassing van de staffeling van de tabel conform het voorstel in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer.

89

Is de regering bereid om de onbelaste vergoeding voor zakelijke auto-kosten, thans f 0,60, op een niveau te brengen dat overeenkomt met de werkelijke kosten per kilometer en is de regering daarnaast bereid de onbelaste kilometervergoeding jaarlijks te indexeren met de stijging van de kosten?

De onbelaste vergoeding voor zakelijke autokosten van thans f 0,60 is niet bedoeld om de integrale kosten te dekken. Uitgangspunt bij de bepaling van de hoogte van deze vergoeding is destijds geweest, dat deze een benadering vormt van de variabele kosten per kilometer. Tot 1997 werd het bedrag geïndexeerd op basis van de ontwikkeling van de tarieven in het openbaar vervoer. Met het oog op het terugdringen van de automobilititeit is het bedrag daarna bevroren op f 0,60 per kilometer. Mede gelet op het feit dat de variabele kosten in het algemeen nog steeds onder dit forfaitaire kilometerbedrag blijven, zie ik geen aanleiding voor een verhoging van dit bedrag. Daar komt bij dat een verhoging van het bedrag nadelige consequenties zou kunnen hebben voor koeriersbedrijven, die regelmatig aandacht vragen voor het feit dat zij concurrentie ondervinden van bedrijven die gebruik maken van particulieren die tegen een vergoeding van de forfaitaire autokosten bereid zijn goederen te vervoeren. Overigens wordt in het Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorgesteld om de maximale onbelasting vergoeding voor zakelijke reizen met de privé-auto vast te stellen op € 0,28 per kilometer. Hiermee wordt voorkomen dat het na afronding geldende bedrag in euro's lager uitvalt dan het in guldens luidende bedrag.

90

Is berekend of er effecten zijn op milieu of congestie, en zo ja hoe groot deze zijn, als de auto van de zaak anders wordt behandeld dan thans. Is hierbij rekening gehouden met de krappe arbeidsmarktsituatie, waardoor de extra kosten op de werkgever kunnen worden afgewenteld?

Bij de parlementaire behandeling van de Belastingherziening 2001 en in het bijzonder de Veegwet (27 466) is toegezegd de fiscale behandeling van woon-werkverkeer met de auto van de zaak nader te bestuderen. Achtergrond van deze analyse was de vraag of er sprake is van (ongerechtvaardigd geachte) ongelijkheid ten opzichte van de eigen auto van de werknemer. In onderhavige notitie is het afwegingskader geschetst en zijn verschillende opties besproken. Daarbij is aangegeven dat bij de integrale afweging rekening moet worden gehouden met budgettaire effecten, inkomenseffecten voor werknemers, kostenplaatjes voor werkgevers, administratieve lasten, controleerbaarheidsaspecten en het geheel van de belastingheffing en belastingfaciliteiten. Daarnaast zijn ook milieu- en congestie-overwegingen meegenomen. Deze zijn in het kader van de notitie niet gekwantificeerd.

4.3 Opties fiscale bijtelling (bestel)auto

91

Kan worden gereageerd op het commentaar van VNO-NCW op de constatering dat de met betrekking tot de sub 2 genoemde categorie bestelauto's geen probleem lijkt te bestaan?

In het commentaar van VNO-NCW wordt terecht gesteld dat een beoordeling van deze constatering eerst goed mogelijk is indien duidelijk is op welke auto's deze categorie betrekking heeft. Op de afbakening van deze categorie is nader ingegaan in het antwoord op vraag 84.

92

Kan worden gereageerd op het commentaar van VNO-NCW die met betrekking tot de sub 3 genoemde categorie bestelauto een oplossing missen om tot een evenwichtige heffing te komen?

In het commentaar van VNO-NCW worden twee aspecten genoemd, die een rol zouden moeten spelen bij de vormgeving van de regeling. Het gaat hierbij om het feit dat de werkgever bepaalt met welke bestelauto wordt gereden en het feit dat het privé-genot van het rijden met een bestelauto geringer is dan het genot van het privé-gebruik van een personenauto. Deze elementen zouden naar mijn mening inderdaad een rol kunnen spelen bij de afbakening van deze categorie bestelauto's en bij de vormgeving van de voor deze categorie geldende regeling. VNO-NCW stelt dat met deze aspecten rekening zou moeten worden gehouden door een substantieel afgetopte cataloguswaarde neer te leggen en een laag forfaitair bijtellingspercentage. In de regeling die wordt voorgesteld in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer, wordt uitgegaan van een laag forfaitair bijtellingspercentage. Er is niet gekozen voor een aftopping van de cataloguswaarde. Met de voorgestelde verlaging van het bijtellingspercentage wordt naar mijn mening reeds voldoende rekening gehouden met het verschil in aard en gebruik van personenauto's en bestelauto's. Bovendien bestaat er reeds een verschil in heffingsgrondslag, aangezien bij de aanschaf van een bestelauto geen BPM is verschuldigd en de cataloguswaarde derhalve lager is.

93

Berekend is, dat ongeveer bij 20% van de auto's met grijs kentekenbewijs sprake is van oneigenlijk gebruik. Dit betekent, dat voor 80% geldt, dat er wel degelijk sprake is van zakelijke belangen. Het feit dat de bestelwagen steeds luxer is doet hier niets aan af. Ook bij andere bedrijfsmiddelen is sprake van een toename van het gebruikscomfort. Technologische ontwikkeling, efficiencymotieven, emancipatie van de factor arbeid, ARBO wetgeving etc. hebben hierbij een rol gespeeld. Bij de bestelwagen is zeker ook de verkeersveiligheid in het geding. Heeft de regering kunnen

vaststellen, dat oneigenlijk gebruik in de in de notitie onderscheidde tweede categorie luxe bestelauto's breder verspreid is dan bij andere categorieën bestelauto's? Zo neen, zijn extra maatregelen dan wel nodig?

De voorgestelde wijziging houdt geen verband met eventueel oneigenlijk gebruik van auto's met grijs kenteken. Met ingang van 1 januari 2001 worden alle bestelauto's in beginsel op dezelfde wijze behandeld voor de autokostenfictie als personenauto's. Alleen op het punt van de bewijslast geldt een bijzondere regeling voor bestelauto's. Uit de praktijk blijkt dat deze gelijke behandeling van personenauto's en bestelauto's onder omstandigheden tot een minder wenselijke uitkomst leidt, aangezien deze geen rekening houdt met verschillen in aard en inrichting van deze auto's. Om die reden wordt voorgesteld om voor de betreffende gevallen de fiscale behandeling aan te passen. Met deze regeling vervalt de noodzaak om de voor bestelauto's op het punt van de bewijslast geldende bijzondere regeling te handhaven. Die regeling zou uitsluitend nog van belang zijn voor bestelauto's die zodanig vergelijkbaar zijn met personenauto's dat het handhaven van de regeling niet meer voor de hand ligt.

94

De gesignaleerde problemen rondom de bestelauto's zijn slechts deels opgelost met het vraag/antwoord besluit van 15 juni 2001, nr. RTB2001/793M. Het besluit laat echter veel over aan de onderhandelingen met de inspecteur. Uit de praktijk blijkt dat er zeer verschillende afspraken over gelijke gevallen worden gemaakt. De uitvoerende instanties en de contribuabelen zitten met de taak onduidelijke en moeilijk uitvoerbare wetgeving met elkaar in te vullen. Welke mogelijkheden ziet de regering om de uitvoerbaarheid van de wetgeving makkelijker en doorzichtiger te maken?

Door publicatie van de vraag- en antwoordbesluiten heb ik getracht eenduidige uitleg van de regelgeving en een eenvoudige uitvoering ervan te bevorderen. Ook de kennisgroep privé-gebruik auto ziet intern toe op en bevordert een gelijke behandeling door de belastingdienst, bijvoorbeeld door het opstellen van standaardovereenkomsten. Daarbij wordt steeds getracht de administratieve lasten voor belanghebbenden zoveel mogelijk te beperken. Ik heb overigens geen aanwijzingen dat gelijke gevallen ongelijk behandeld worden.

95

Nog steeds is het bijzonder lastig om het gebruik van bestelauto's correct te registreren, zeker als meerdere werknemers een auto gebruiken. De beperkte administratieplicht voor bestelauto's waarmee niet meer dan 4000 km privé wordt gereden leidt ertoe dat boven dat aantal vaak geen privé-kilometers worden geregistreerd. In feite blijft de bijtelling dan beperkt tot 15% van de cataloguswaarde. Graag een reactie van de regering.

Omdat deze regeling per 1 januari 2001 is ingevoerd en derhalve eerste een rol speelt bij de in 2002 in te dienen aangifte zijn geen gegevens bekend over de wijze waarop de administratieplicht wordt nagekomen. Wij wijzen er overigens op dat in deze situaties een rittenregistratie van de privé-ritten is vereist zoals bedoeld in artikel 9, lid 2, van de uitvoeringsregeling inkomstenbelasting 2001. Tevens dient het totaal aantal kilometers van de zakelijke ritten hierin te worden opgenomen. Bij de beoordeling van de aangifte kan op de gebruikelijke wijze worden getoetst of deze gegevens juist zijn. Een belastingplichtige zal derhalve niet zonder meer kunnen volstaan met een bijtelling van 15%.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de vereenvoudigde regels voor de rittenregistratie op grond van het besluit van 15 juni 2001, nr. RTB

96

De definitie van de bestelauto sluit de vele auto's met 1 passagiersstoel uit, wat lastig is voor degenen die met twee personen op zakelijke expedities gaan. Denk hierbij aan loodgieters of schilders. Kan de regering een heldere definitie geven van de bestelauto waarbij wordt aangesloten bij het aantal zitplaatsen en de inrichting?

Voor de toepassing van de autokostenfictie wordt onder een bestelauto verstaan een bestelauto als bedoeld in artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, met uitzondering van de bestelauto die door aard of inrichting uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt blijkt te zijn voor vervoer van goederen. Indien dergelijke bestelauto's minder dan 500 kilometer voor privé-doeleinden worden gebruikt wordt de bijtelling overigens gesteld op nihil. Het aantal zitplaatsen en de inrichting spelen uitsluitend een rol bij de toets of de bestelauto uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt blijkt te zijn voor vervoer van goederen en om die reden niet onder de autokostenfictie valt. Of aan deze voorwaarde is voldaan dient aan de hand van de omstandigheden te worden beoordeeld. Een bestelauto met alleen een bestuurdersstoel voldoet naar mijn oordeel aan deze voorwaarde indien de bevestigingspunten van de passagiersstoel zijn weggeslepen of dichtgelast.

97

Uit de notitie blijkt dat de regering de fiscale regels voor auto's van de zaak op een aantal punten wil aanscherpen. Dit heeft vooral gevolg voor berijders met relatief veel woon-werkverkeer en weinig zakelijke kilometers. Wat vindt de staatssecretaris van het voorstel van de werkgeversvereniging VNO-NCW om tot een aparte regeling te komen voor de fiscale behandeling van bestelauto's?

Zoals uit de antwoorden op de vragen 84, 91 en 92 blijkt wordt in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer een aparte regeling voorgesteld voor de categorie bestelauto's die niet op een lijn zijn te stellen met personenauto's.

98

Kan de regering de Tweede Kamer informeren over het aantal auto's van de zaak waarop de bijtelregeling van toepassing is, verdeeld naar enerzijds catalogusprijs en anderzijds het bijtelpercentage verdeeld naar bestelauto's en personenauto's?

Het totaal aantal personenauto's waarvoor de bijtelregeling geldt bedraagt op basis van CBS-informatie naar schatting 490 000. De verdeling naar bijtelpercentage is in 2001 als volgt:

Aantal personenauto's	* 1 000	Percentage
0-500	112	0%
500-4 000	106	15%
4 000-7 000	84	20%
>7 000	188	25%
	490	

Een klasse-indeling van de cataloguswaarde van personenauto's met een bijtelling is niet beschikbaar.

Het aantal bestelauto's met een bijtelling is niet exact bekend, omdat de regeling pas sinds 1 januari 2001 in werking is getreden. Naar verwachting is de meerderheid van de bestelauto's door aard en/of inrichting uitsluitend of nagenoeg uitsluitend geschikt voor goederenvervoer, danwel wordt minder dan 500 km voor privé-doeleinden gebruikt, en komt derhalve niet voor de forfaitaire bijtelling in aanmerking. Naar verwachting zal dan ook slechts een klein deel van de bestelauto's in aanmerking komen voor een bijtelling. De bestelauto's waarvoor de forfaitaire bijtelregeling geldt, zullen naar verwachting grotendeels in de laagste klassen tot 15% vallen.

99

Waarom is de bijtelling voor de bestelauto niet naar 0% gegaan vanuit eenvoud bezien?

Omdat ook het privé-gebruik van een bestelauto tot een zeker voordeel leidt, is het – gelet op de fiscale behandeling van het privé-gebruik van een ter beschikking gestelde personenauto – niet te rechtvaardigen dat dit voordeel volledig buiten beschouwing wordt gelaten. Onder omstandigheden kan dit voordeel wel lager zijn dan bij een personenauto met een even hoge catalogusprijs. Om die reden wordt in het belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorgesteld om de bijtelling te beperken tot 10% indien er sprake is van een bestelauto waarvan het gebruik voor privé-doeleinden wordt beperkt door de aard of de inrichting ervan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de bijtelling zowel voor personenauto's als voor bestelauto's forfaitair op nihil wordt gesteld indien de auto niet meer dan 500 kilometer voor privé-doeleinden wordt gebruikt.

100

Hoe zit het met de gedachte van één tarief voor de bijtelling met betrekking tot de auto van de zaak dan wel een veel simpeler staffel?

Is het juist dat medewerkers bij de belastingdienst moeite hebben met de controle van de aangiften als het gaat om hoeveel kilometers iemand privé heeft gereden? Ook bij de staffel die de regering nu voorstelt kan de vraag worden gesteld of deze wel uitvoerbaar is. Gaarne nadere argumentatie.

Per 1 januari 2001 is het tot dan geldende systeem met een vast percentage vervangen door een systeem met een van het feitelijke privé-gebruik afhankelijke percentage. Zoals in het antwoord op vraag 76 is aangegeven maakt deze maatregel, die is gebaseerd op de daarover opgenomen afspraken in het regeerakkoord en de al langer bestaande wens bij diverse fracties, onderdeel uit van het beleid tot variabilisatie van de autokosten. Om die reden zie ik geen aanleiding om dit systeem thans weer te vervangen door een systeem met één percentage. Met betrekking tot de controleerbaarheid en de uitvoerbaarheid van de regeling wordt opgemerkt, dat het aantal voor privé-doeleinden gereden kilometers ook moest worden getoetst onder de tot 2001 geldende regeling, terwijl het belang van deze toets bovendien groter was dan thans als gevolg van de uit die regeling voortvloeiende alles-of-niets-benadering.

5. Evaluatie Carpoolregelingen

101

Heeft inmiddels het overleg plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers over een definitieve regeling voor carpoolers? Zoja, wat is de uitkomst van dat overleg? Zo neen, kan de regering toelichten met welke insteek zij het overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers ingaat?

Zie vraag 105.

102

Uit de evaluatie carpoolregeling blijkt dat deze niet goed bekend is bij de inhoudingsplichtigen. Is de regering voornemens daar wat aan te doen? Zo ja, wat?

De gemiddelde bekendheid van de carpoolregeling laat inderdaad te wensen over. Daarbij moet worden aangetekend dat de bekendheid van de regeling bij de doelgroep werkgevers met carpoolers aanzienlijk hoger is dan bij werkgevers zonder carpoolers (61% tegen 44%). Om het onderwerp meer voor het voetlicht te brengen zal in het voorlichtingsmateriaal loonbelasting voor 2002, dat in december aan de werkgevers wordt gezonden, hier aandacht aan worden geschonken.

103

Uit de evaluatie carpoolregeling blijkt dat minder werknemers vallen onder de nieuwe bonusregeling dan onder de oude kilometerregeling. Wat is daarvan de reden en was dat de bedoeling.

In de huidige situatie kunnen werknemers kiezen om de nieuwe bonusregeling of de oude kilometerregeling toe te passen. Het belangrijkste bezwaar tegen de bonusregeling blijkt de lagere onbelaste vergoeding voor de carpoolende chauffeur te zijn. De bonusregeling maakt het mogelijk om flexibeler om te gaan met de carpoolvergoeding. Niet alleen de chauffeur zelf kan hierdoor een onbelaste vergoeding ontvangen, maar ook zijn meerijders. De meerijdersvergoeding beïnvloedt in dat geval de vergoeding voor de chauffeur. Zoals uit de evaluatie naar voren komt blijkt in de praktijk het merendeel van de werknemers te kiezen voor de hogere onbelaste chauffeursvergoeding volgens de oude kilometerregeling.

104

Waarom wordt slechts 1 op de 7 carpoolers fiscaal gefaciliteerd?

Het lage gebruik van de faciliteit blijkt te worden veroorzaakt door praktische overwegingen. Vaak wordt er niet voldoende vaak of over een korte afstand door werknemers gecarpoold. Ook de administratieve rompslomp en het tekort aan kennis over de regelingen blijken toepassing van de regeling in de weg te staan.

105, 101 en 13

Welke beleidsconclusies trekt de regering uit de uitkomsten van het onderzoek «Evaluatie Fiscale Carpoolregelingen»? Heeft inmiddels het overleg plaatsgevonden met de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers over een definitieve regeling voor carpoolers? Zo ja, wat is de uitkomst van dat overleg? Zo neen, kan de regering toelichten met welke insteek zij het overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers ingaat? Hoe zal de carpoolregeling per 1 januari worden ingevuld?

In 2001 bestaan twee fiscale carpoolregelingen naast elkaar, de kilometerregeling en de bonusregeling. Op grond van de uitkomsten van het onderzoek is, na overleg met vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers, geconcludeerd dat het gebruik van de bonusregeling slechts een fractie bedraagt van het gebruik van de kilometerregeling. In dat licht wordt in het wetsvoorstel Belastingplan 2002 III – Natuur, milieu en vervoer voorgesteld uitsluitend de kilometerregeling te continueren. Het voorstel in het Belastingplan is tot stand gekomen na bespreking van de uitkomsten van dat onderzoek met vertegenwoordigers van werknemers- en werkgeversorganisaties.