

Vergaderjaar 2011–2012

33 007

Wijziging van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 en enige andere wetten (Wet uitwerking autobrief)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	1
1.	Inleiding	1
2.	Toekomstbestendig maken CO ₂ -schijfgrenzen in BPM, MRB en bijtelling LB/IB	2
2.1.	Maatregelen BPM	3
2.2.	Maatregelen MRB	7
2.3.	Maatregelen bijtelling LB/IB	8
2.4.	Uitwerking van het voorgaande	9
3.	Overige maatregelen autobelastingen	10
3.1.	Gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen	10
3.2.	Voor groen gas geschikte auto's	11
3.3.	Bijtelling LB/IB bestelauto's	11
3.4.	Afschaffing korting jaarbetaling MRB	12
3.5.	Btw-heffing privégebruik auto van de zaak	13
4.	Budgettaire aspecten	14
5.	EU-aspecten	14
6.	Duurzaamheidsaspecten	14
7.	Uitvoeringskosten Belastingdienst	15
8.	Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	15
II.	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	17

I ALGEMEEN

1. Inleiding

Op 1 juni 2011 heeft het kabinet de zogenoemde autobrief¹ aan de Tweede Kamer gezonden. In die brief zijn de resultaten gepresenteerd van het onderzoek² naar de aanpassing van de zuinigheidsgrenzen in de autogereleerde belastingen. Het onderzoek heeft voldoende aanknopingspunten gegeven om in de autobrief de voornemens bekend te maken met betrekking tot de stimulering van zuinige auto's in de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM), de motorrijtuigenbelasting (MRB) en de bijtelling in de loon- en inkomstenbelasting (bijtelling LB/IB). In die brief zijn voorts de voornemens gepresenteerd met betrekking tot

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

² Ecorys, Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto's, mei 2011, bijlage bij Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

onder andere:

- de accijns en energiebelasting op gasvormige brandstoffen,
- de fiscale behandeling van mengsels van fossiele brandstoffen en biobrandstoffen,
- de fiscale behandeling van groen gas, waaronder begrepen de behandeling van de (personen)auto die door groen gas wordt aangedreven,
- een eerste uitwerking van een alternatieve regeling voor de rittenregistratie die in het kader van de bijtelling LB/IB voor de bestelauto van de zaak vaak noodzakelijk is om bijtelling te voorkomen als er niet meer dan 500 km per jaar privé wordt gereden,
- de korting in de MRB voor jaarbetalers,
- btw-heffing op privégebruik van de auto van de zaak.

De autobrief en de daarop volgende gedachtewisseling over de autobrief tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer op 30 juni 2011, hebben geresulteerd in de uitwerking van deze voornemens in dit wetsvoorstel.

2. Toekomstbestendig maken CO₂-schijfgrenzen in BPM, MRB en bijtelling LB/IB

In 2008 zijn op Europees niveau afspraken gemaakt met de autofabrikanten over de nieuwverkopen. Destijds is afgesproken dat de gemiddelde CO₂-uitstoot van de totale nieuwverkopen zou moeten afnemen van circa 160 gram per kilometer in 2007 naar 130 gram CO₂ per kilometer in 2015. Iedere autofabrikant heeft op basis hiervan een specifieke doelstelling gekregen afhankelijk van de gemiddelde massa van zijn nieuwverkopen in 2015. De lineair veronderstelde reductie van 160 naar 130 gram CO₂ per kilometer tussen 2007 en 2015 is bij deze doelstelling vastgesteld op een afname van gemiddeld 2,8 procent per jaar. Dit percentage is door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) als een redelijke veronderstelling aangemerkt en als correctiecijfer gehanteerd voor de jaarlijkse bijstelling van de BPM-tarieven. Uiteindelijk is de afname sneller gegaan dan verondersteld. Tussen 2007 en 2010 bedroef de afname gemiddeld 6,1 procent per jaar.

Dat het sneller ging dan verwacht was ten tijde van de voorbereiding van het Belastingplan 2011 al duidelijk. Om die reden is dan ook in de toelichting op het Belastingplan 2011 een onderzoek aangekondigd naar de meest effectieve en efficiënte manier om de meest zuinige auto fiscaal te stimuleren. Dat onderzoek was noodzakelijk omdat de huidige stimuleringsmaatregelen ertoe hebben geleid dat het aandeel zeer zuinige auto's in het totale aantal nieuwverkopen ten tijde van de totstandkoming van het Belastingplan 2011 was gestegen tot zo'n 25%. Bij een dergelijk hoog percentage kan terecht de vraag worden gesteld of de stimulering dan nog wel efficiënt plaatsvindt. Lopende het onderzoek, dat in mei 2011 is afgerond, was dat percentage al opgelopen tot zo'n 33% en het onderzoek zelf heeft uitgewezen dat bij ongewijzigd beleid dat percentage verder zou oplopen tot ruim 60% in 2015. De conclusie van het onderzoek was dan ook dat de stimuleringsmaatregelen aanpassing behoeften, waarbij tegelijkertijd suggesties werden gedaan over de wijze waarop de stimuleringsmaatregelen zodanig vorm kunnen worden gegeven dat nog uitsluitend de meest zuinige auto's voor een fiscaal gunstige stimulering in aanmerking komen. Hierdoor worden fabrikanten ook in de toekomst gestimuleerd om steeds zuinigere auto's aan te bieden op de Nederlandse markt en worden consumenten geprikkeld om te kiezen voor de meest zuinige auto's. In de autobrief zijn zowel de conclusie als het merendeel van de suggesties overgenomen en is aangekondigd dat deze in het Belastingplan 2012 als voorstel worden opgenomen.

De in dit wetsvoorstel opgenomen maatregelen die betrekking hebben op de BPM, de MRB en de bijtelling LB/IB worden kort samengevat in het hierna opgenomen kader.

Kader 1 Samenvatting maatregelen BPM, MRB en bijtelling LB/IB

BPM

- De CO₂-schijfgrenzen worden jaarlijks per 1 januari neerwaarts bijgesteld (in 2012 per 1 juli). Tot 1 juli 2012 is de tariefstructuur zoals beschreven in het Belastingplan 2011 van toepassing. In dit wetsvoorstel worden de CO₂-schijfgrenzen voor de jaren tot en met 2015 vastgelegd.
- De CO₂-grenzen voor benzine en diesel groeien langzaam naar elkaar toe tot gelijke waarden in 2015.
- De vaste dieseltoeslag wordt met ingang van 1 juli 2012 vervangen door een CO₂-gerelateerde dieseltoeslag. Deze toeslag wordt dan ook met ingang van die datum verschuldigd en zal tot en met 2015 jaarlijks worden bijgesteld.

MRB

- De vrijstelling van de MRB voor zeer zuinige auto's vervalt per 1 januari 2014 voor zowel nieuwe als bestaande personenauto's. Hierdoor zal de MRB vanaf 2014 alleen nog op gewicht gebaseerd zijn.
- Tot 1 januari 2014 gelden de huidige CO₂-vrijstellingsgrenzen (benzine 110 gr/km, diesel 95 gr/km).
- Personenauto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km zullen tot en met 2015 worden vrijgesteld.

BIJTELLING LB/IB

- Tot 1 juli 2012 blijven de huidige CO₂-grenzen voor het 14%-bijtellingspercentage en het 20%-bijtellingspercentage van toepassing.
- Deze grenzen worden jaarlijks per 1 januari voor het 14%-tarief en het 20%-tarief neerwaarts bijgesteld (in 2012 per 1 juli). In dit wetsvoorstel wordt dit voor de jaren tot en met 2015 vastgelegd.
- De CO₂-grenzen voor benzine en diesel groeien langzaam naar elkaar toe tot gelijke waarden in 2015.
- De grens voor het 14%-bijtellingspercentage blijft overeenkomen met de vrijstellingsgrens in de BPM. Het 20%-bijtellingspercentage is uiteindelijk in 2015 van toepassing op alle auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 110 gr/km.
- Auto's houden een verlaagd bijtellingspercentage voor een periode die gelijk is aan de gebruikelijke leaseperiode, rekenend vanaf het moment dat de auto voor het eerst op kenteken is gesteld. Aan het eind van een periode wordt bekeken of de auto tegen de dan geldende CO₂-grenzen opnieuw voor een verlaagd bijtellingspercentage in aanmerking komt.
- Voor personenauto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km die in de periode 1 januari 2012 tot en met 2015 worden aangeschaft, geldt gedurende de gebruikelijke leaseperiode een bijtellingspercentage van nihil.

Hierna zal nader op de afzonderlijke maatregelen worden ingegaan.

2.1. Maatregelen BPM

In dit wetsvoorstel is een voorstel opgenomen voor een tariefstructuur in de BPM die tot en met 2015 wordt vastgelegd. Deze structuur kent, in afwijking van de huidige tariefstructuur, vier schijven. Per jaar, te starten

met ingang van 1 juli 2012¹, worden de huidige voor benzine en diesel verschillende schijven en tarieven zodanig aangepast dat in 2015 voor benzine en diesel dezelfde schijven en tarieven van toepassing zijn. De basis voor de CO₂-gerelateerde heffing maakt vanaf 2015 dus geen onderscheid meer tussen de verschillende brandstoffen.

De in dit wetsvoorstel voorgestelde tarieven zijn zodanig vastgesteld dat daarmee naar verwachting tot en met 2015 jaarlijks een opbrengst van € 2,1 mld. (prijzen 2011) zal worden gerealiseerd. Hiermee wordt de huidige opbrengst van de BPM, zoals die in de Miljoenennota 2012 wordt geraamd voor het jaar 2011, min of meer zeker gesteld. Deze tarieven wijken dan ook af van de tarieven die in de autobrief als indicatief zijn gepresenteerd. Door uit te gaan van de verwachte opbrengst in 2011 wordt recht gedaan aan de in het verleden gedane toezegging dat gedragseffecten niet achteraf zullen worden gecorrigeerd. Het nemen van de verwachte BPM-opbrengst in 2011 als uitgangspunt voor de vaststelling van de tarieven wil niet zeggen dat daarmee een taakstellende opbrengst voor de BPM is vastgelegd. Er is dan ook geen sprake van een vast bedrag, of een maximering dan wel bevrozing van de opbrengst. Indien in enig jaar meer auto's worden verkocht zal de opbrengst zeer waarschijnlijk groter zijn dan de hiervoor genoemde € 2,1 mld. maar dat is geen reden om de tarieven neerwaarts bij te stellen, net zoals er geen reden is om de tarieven te laten stijgen wanneer in enig jaar minder auto's worden verkocht. Er zal overigens mogelijk aanleiding zijn om de tariefstructuur aan te passen ingeval blijkt dat, in tegenstelling tot hetgeen op basis van het onderzoek wordt verwacht, het aandeel zuinigere auto's in de nieuwverkopen weer spectaculair stijgt en dus ook dan weer blijkt dat niet alleen de meest zuinigere auto's worden gestimuleerd. De verkopen van nieuwe auto's zullen met het oog op het vaststellen van een dergelijke ontwikkeling in het oog worden gehouden. Tijdens het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over de autobrief op 30 juni 2011 is in dit kader ook toegezegd om de Tweede Kamer jaarlijks bij de behandeling van het belastingplan op hoofdlijnen te informeren over de ontwikkelingen in de zuinigheid van nieuwverkopen.

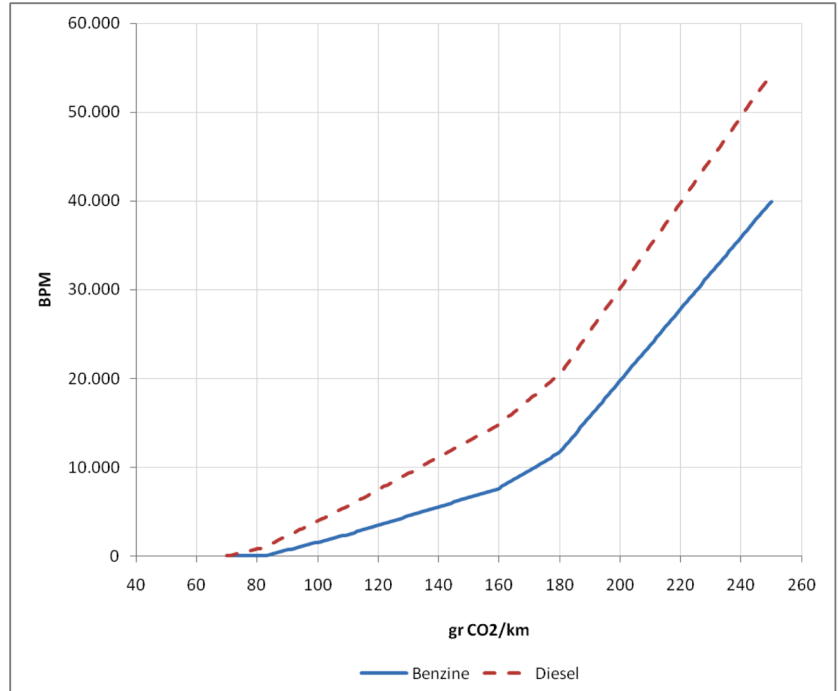
In de nieuwe tariefstructuur vangt de eerste schijf in de eindsituatie (2015) aan bij een CO₂-uitstoot van 83 gr/km. Benzine- en dieselauto's met een lagere CO₂-uitstoot zijn dan vrijgesteld van BPM (met uitzondering van een eventueel verschuldigde dieseltoeslag). Dit is een forse aanscherping ten opzichte van de huidige vrijstellingsgrens op grond waarvan benzine-auto's zijn vrijgesteld bij een maximale uitstoot van 110 gr/km en dieselauto's zijn vrijgesteld bij een maximale uitstoot van 95 gr/km. In het meergenoemde onderzoek is berekend dat het percentage auto's dat in 2015 is vrijgesteld van BPM zal zijn teruggebracht van 33% nu, naar zo'n 12% dan. Een dergelijke aanscherping is gewenst omdat met een dergelijk percentage recht wordt gedaan aan de wens om alleen de meest zuinigere auto's te stimuleren en daardoor mensen te verleiden tot de aanschaf van de meest zuinige auto.

De tariefstructuur wordt ten opzichte van de huidige structuur uitgebreid met een vierde schijf. De in het kader van meergenoemd onderzoek voorgestelde structuur ging nog uit van drie schijven. De daaruit voortvloeiende progressiviteit is onvoldoende voor auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot. Een meerderheid van de Tweede Kamer heeft bij de schriftelijke en mondelinge behandeling van de autobrief dan ook de wens geuit om de echte «slurpers» zwaarder te belasten. Om die reden wordt aan de tariefstructuur een vierde schijf toegevoegd. Deze vierde schijf vangt in 2015 aan bij een CO₂-uitstoot van 180 gr/km. Met toepassing van deze vierde schijf en de daarbij behorende tariefstelling leidt een CO₂-uitstoot die een factor 2,6 hoger is (bijvoorbeeld 270 gr/km

¹ Voor de jaren 2013, 2014 en 2015 zal de wijziging plaatsvinden op 1 januari van het betreffende kalenderjaar.

ten opzichte van 103 gr/km) tot een BPM die een factor 49 hoger is. Dit is een aanzienlijke hogere progressie dan voorzien in het genoemde onderzoek waar zoals gezegd nog werd uitgegaan van drie schijven. Bij toepassing van drie schijven zou de genoemde factor van 49 aanzienlijk lager zijn, namelijk 32 zoals ook in de autobrief is genoemd. Met de opbrengst van de vierde schijf worden de tarieven in de eerste en tweede schijf verlaagd. De introductie van de vierde schijf vindt daardoor budgettair neutraal plaats. De progressiviteit van de tariefstructuur is weergegeven in de hierna opgenomen grafiek 1.

Grafiek 1 Progressiviteit BPM tariefstructuur (stand 2015)



In deze grafiek is de zogenoemde CO₂-gerelateerde dieseltoeslag al verwerkt. De dieseltoeslag strekt ertoe het voordeel van de lagere dieselaccijns ten opzichte van benzine te compenseren. Dat gebeurt zowel in de BPM als in de MRB. Op dit moment heeft de dieseltoeslag in de BPM de vorm van een vast bedrag dat voor alle dieselauto's gelijk is (€ 2 400 in 2013). In dit wetsvoorstel wordt voorgesteld om deze vaste dieseltoeslag te vervangen door een CO₂-gerelateerde dieseltoeslag. Daarmee wordt recht gedaan aan het idee dat het gemiddelde voordeel van het accijnsverschil tussen een benzine- en een dieselauto toeneemt naarmate de auto meer verbruikt. Omdat elke dieselauto, ook bij een lage CO₂-uitstoot, dit accijnsvoordeel geniet, wordt voorts voorgesteld de dieseltoeslag te laten aanvangen bij een uitstoot die lager is dan de uiteindelijke in 2015 van toepassing zijnde vrijstellingsgrens van 83 gr/km. De CO₂-gerelateerde dieseltoeslag vangt aan bij een CO₂-uitstoot van 70 gr/km. Hierdoor wordt feitelijk de vrijstelling in de BPM voor de zeer zuinige dieselauto beperkt tot dat deel van de BPM dat geen betrekking heeft op de dieseltoeslag. De volledige vrijstelling zal slechts gaan gelden voor dieselauto's met een CO₂-uitstoot van hooguit 70 gr/km. Onder de huidige tariefstructuur waarin beneden de BPM-vrijstellingsgrens ook geen dieseltoeslag wordt geheven, leidt het vervallen van de vrijstelling er bij het overschrijding van de vrijstellingsgrenzen toe dat zowel het CO₂-deel van de BPM als de vaste dieseltoeslag verschuldigd wordt. De stapeling van de dan verschuldigde belastingen maakt de overgang wel heel erg abrupt. Door

vanaf 1 juli 2012 een CO₂-afhankelijke dieseltoeslag te heffen, worden schokeffecten als gevolg van het verliezen van de vrijstelling voorkomen. De CO₂-gerelateerde dieseltoeslag zoals die volgens het voorstel vanaf 1 juli 2012 zal gelden, gaat uit van een tarief per gram CO₂-uitstoot boven de 70 gr/km. Het tarief neemt geleidelijk toe van € 40 per gr/km in 2012 tot € 80 per gr/km in 2015 (prijzen 2011). Vanaf 1 januari 2012 tot 1 juli 2012 geldt voor dieselauto's met een uitstoot van meer dan 95 gr/km nog de vaste toeslag van € 1900.

De achtergrond van de oplopende CO₂-afhankelijke dieseltoeslag van € 40 gr/km naar 80 gr/km (prijzen 2011) in de eindsituatie in 2015 is de volgende. In het huidige scenario wijkt de BPM van een benzineauto af van die van een dieselauto. Dit is enerzijds een gevolg van de huidige vaste dieseltoeslag (€ 2 400 vanaf 2013) en anderzijds een gevolg van het verschil in schijfgrenzen en de dienovereenkomstige tarieven tussen benzine en diesel. Zo wordt bij een benzineauto met een CO₂-uitstoot van 120 gram de BPM berekend over 10 gram (namelijk het meerdere boven 110 gram), terwijl bij een dieselauto met dezelfde CO₂-uitstoot het meerdere boven 95 gram belast wordt. Voorts is tussen 155 en 180 gram bij dieselauto's het tarief 2^{de} schijf van toepassing, terwijl bij benzineauto's nog het tarief 1^{ste} schijf van toepassing is. Het huidige verschil in schijfgrenzen leidt er derhalve toe dat het verschil in BPM tussen benzine en diesel langzaam toeneemt tot een maximum verschil van bijna € 35 000 bij een CO₂-uitstoot van 270 gram. Deze € 35 000 hogere BPM voor de dieselauto bij overigens gelijke CO₂-uitstoot is dus een resultante van de andere schijflengtes voor diesel en de vaste dieseltoeslag van € 2 400 (in 2013). In de nieuwe tariefstructuur is er in 2015 geen vaste dieseltoeslag meer en geen verschil meer in schijfgrenzen, schijflengtes en tarieven, zodat het verschil in de volledig CO₂-gerelateerde BPM tussen benzine en diesel nog uitsluitend bestaat uit de nieuwe CO₂-afhankelijke en lineair oplopende dieseltoeslag. Omdat in de jaren 2012–2014 de schijven nog niet gelijk zijn, maar wel geleidelijk naar elkaar toe groeien, neemt in de nieuwe tariefstructuur de dieseltoeslag geleidelijk in belang toe. Dit wordt vormgegeven door het tarief van de toeslag per gram CO₂ elk jaar te verhogen van € 40 in 2012 oplopend tot € 80 in 2015 (prijzen 2011).

In de onderstaande tabellen is in eerste instantie het verloop van de schijflengtes voor respectievelijk benzine en diesel weergegeven voor de jaren 2011 (huidige situatie) tot en met 2015 en in tweede instantie de tarieven die voor zowel benzine en diesel gelijk zijn.

Tabel 1 Ontwikkeling BPM zuinigheidsgrenzen benzine per schijf, 2011–2015

	2011	2012 1 jan.	2012 1 juli	2013	2014	2015
Vrijgesteld	<111	<111	<103	<96	<89	<83
1e schijf	111–180	111–180	103–159	96–140	89–124	83–110
2e schijf	181–270	181–270	160–237	141–208	125–182	111–160
3e schijf	>270	>270	238–242	209–229	183–203	161–180
4e schijf	nvt	nvt	>242	>229	>203	>180

Tabel 2 Ontwikkeling BPM zuinigheidsgrenzen diesel per schijf, 2011–2015

	2011	2012 1 jan.	2012 1 juli	2013	2014	2015
Vrijgesteld	<96	<96	<92	<89	<86	<83
1e schijf	96–155	96–155	92–143	89–131	86–120	83–110
2e schijf	156–232	156–232	144–211	132–192	121–175	111–160
3e schijf	>232	>232	212–225	193–215	176–197	161–180
4e schijf	nvt	nvt	>225	>215	>197	>180

Zoals uit de voorgaande tabellen 1 en 2 blijkt zijn in 2015 alle grenzen en schijflengtes voor benzine en diesel gelijk. In onderstaande tabel 3 wordt het verloop van de tarieven naar 2015 weergegeven.

Tabel 3 Tariefstelling BPM benzine en diesel in € per gram CO₂ per schijf, 2011–2015

	2011	2012 1 jan.	2012 1 juli	2013	2014	2015
Vrijgesteld	0	0	0	0	0	0
1e schijf	61	94	101	122	101	88
2e schijf	202	280	121	145	121	106
3e schijf	471	654	223	270	228	205
4e schijf	nvt	nvt	559	539	456	411

In de autobrief is op basis van de daarin opgenomen indicatieve tarieven een overzicht opgenomen van een aantal voorbeeldauto's en de verschuldigde BPM die voor deze auto's in de jaren 2012 tot en met 2015 van toepassing zal zijn. De in dit wetsvoorstel voorgestelde nieuwe tarieven op basis van de geraamde opbrengst 2011 en de introductie van een nieuwe vierde schijf, leiden uiteraard tot andere BPM-bedragen dan die welke zijn genoemd in vorengenoemd overzicht. In de hierna opgenomen tabel zijn dezelfde auto's nogmaals opgenomen en is op basis van de nieuwe tarieven opnieuw de BPM voor de verschillende jaren berekend. Hierbij is de per auto aangegeven CO₂-uitstoot voor 2011 voor de jaren daarop telkens verlaagd met 3,4% en is overigens prijspeil 2011 aangehouden.

Tabel 4 BPM 2011–2015 automodellen

Merk, model, uitvoering	B/D	CO ₂	NCP	BPM 2011	BPM 2012 1 jan.	BPM 2012 1 juli	BPM 2013	BPM 2014	BPM 2015
Renault Twingo 1.2 16V 55 kW 3-d dynamique	B	109	8 311	0	0	770	840	990	1 131
Peugeot 107 1.0 50 kW 5-d XR	B	103	7 773	0	0	0	120	495	696
VW Polo 1.2 TDI 55 kW bluemotrión 5-d trendline	D	87	14 235	0	0	560	594	552	480
Seat Ibiza 1.4 63 kW 3-d style	B	139	10 543	2 948	2 928	3 888	4 200	3 683	3 580
VW Golf 1.6 TDI 77 kW 5-d comfortline	D	107	18 987	5 366	4 744	4 616	3 060	2 883	2 797
Renault Megane Estate 1.4 TCE 96 kW dynamique	B	145	16 434	4 433	4 134	5 136	4 800	4 397	4 100
VW Passat Variant 1.4 TSI 90 kW DSG comfortline	B	140	24 481	5 657	4 567	5 534	4 320	3 921	3 684
BMW 320d 120 kW efficient dynamics edition 4-d	D	109	27 109	7 031	5 829	5 795	3 408	3 219	3 131
BMW 523i 150 kW 4-d executive automaat	B	178	39 008	10 736	9 584	11 070	9 118	7 967	7 116
Opel Meriva 1.4T Ecotec 88 kW 5-d edition	B	143	14 207	3 888	3 703	4 691	4 560	4 159	3 996
Hyundai iX35 2.0 CVVT 120 kW 2WD 5-d dynamic	B	177	16 110	6 324	7 414	8 409	8 975	7 848	7 012
Porsche Cayenne	B	270	99 220	40 478	39 278	37 033	32 879	33 090	33 896
Volvo XC90 3.2 Momentum	B	269	45 338	30 038	33 023	30 503	32 349	32 642	33 492

B/D = benzine/diesel; CO₂ = CO₂-uitstoot in gr/km; NCP = netto catalogusprijs

2.2. Maatregelen MRB

De huidige stapeling van begunstigende fiscale maatregelen voor zeer zuinige auto's, zoals de vrijstellingen in de BPM en de MRB en de verlaging van de bijtelling LB/IB, leidde tot een begunstiging van vooral de veelal kleinere auto. Het verlenen van vrijstellingen in de BPM en de MRB leidt er eveneens toe dat de corrigerende dieseltoeslag in beide belastingen niet wordt geheven. Daardoor wordt het accijnsvoordeel voor zeer zuinige dieselauto's niet gecorrigeerd. Voor een deel wordt het vorenstaande gecorrigeerd door de beëindiging van de hiervoor

beschreven vrijstelling van de dieseltoeslag in de BPM en door deze tegelijkertijd volledig te baseren op de CO₂-uitstoot. Wat blijft is dat door deze vrijstelling van MRB niet iedereen bijdraagt aan het gebruik van de weg. Ook zuinige en zeer zuinige auto's maken gebruik van de weg en zouden uit dien hoofde enige vorm van belasting verschuldigd moeten zijn. In dat licht past het niet om een vrijstelling van MRB te verlenen. Zoals ook in de autobrief is vermeld, wordt om die reden dan ook voorgesteld om de huidige vrijstelling te beëindigen met ingang van 1 januari 2014. Het huidige wagenpark dat daarvoor kwalificeert en elke nieuw verkochte auto die aan genoemde criteria voldoet, zal volledige vrijstelling genieten tot 1 januari 2014. Daarna wordt voor elke auto de vrijstelling beëindigd, ook als de auto op 31 december 2013 is aangeschaft.

Er wordt een uitzondering gemaakt voor de auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km. Tijdelijke stimulering is voor deze categorie voertuigen gewenst om een zodanig volume te realiseren dat de prijs van het product kan dalen en daardoor een doorbraak van het product een kans krijgt. Voorgesteld wordt om voor genoemde categorie personenauto's een tijdelijke vrijstelling in de MRB introduceren. Deze vrijstelling gaat in op het moment dat de huidige vrijstelling wordt beëindigd en loopt door tot en met 2015. In de autobrief is aangekondigd dat er een vorm van compensatie verleend gaat worden voor het feit dat de nieuwe generatie elektrische en semi-elektrische auto's een aanzienlijk hoger gewicht kennen als gevolg van bijvoorbeeld het accupakket en de elektromotor. De thans geldende forfaitair gewichtscorrectie van 125 kg die op het gewicht van deze auto's in mindering wordt gebracht voor de bepaling van de grondslag van de MRB is dan ook niet afdoende voor deze nieuwe generatie modellen. Er is echter geen directe noodzaak om bij dit wetsvoorstel reeds de gewichtscorrectie te verhogen, omdat deze nieuwe generatie (zeer) zuinige auto's onder de huidige tijdelijke vrijstelling van de MRB zullen vallen die tot 1 januari 2014 blijft gelden. De tussenliggende periode kan dan worden benut om het toegenomen extra gemiddelde gewicht van deze categorie auto's nauwkeuriger te bepalen op basis van de nieuwe modellen die de komende twee jaar op de markt komen en waarvan de gewichtsspecificaties nu nog niet bekend zijn. Bij aanvang van het jaar 2014 verwachten wij voldoende gegevens voorhanden te hebben om een goede forfaitaire gewichtscorrectie te kunnen bepalen en de toezegging uit de autobrief gestand te doen.

2.3. Maatregelen bijtelling LB/IB

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

Tabel 5 Bijtelling LB/IB afhankelijk van CO₂-uitstoot 2011–2015 (in gr/km)

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

Naast deze aanscherping van de zuinigheidsgrenzen op basis waarvan een verlaagde bijtelling kan worden toegepast, wordt ook voorgesteld de periode waarbinnen deze verlaagde bijtelling van toepassing is te beperken. Onder de huidige wetgeving geldt dat de aanscherpingen van de zuinigheidsgrenzen alleen zullen gelden voor auto's waarvan het kenteken na de (eerste) aanscherping voor het eerst naam worden gesteld. In de voorgestelde systematiek blijft het voordeel behouden voor zover deze auto's door dezelfde eigenaar middellijk of onmiddellijk ter beschikking worden gesteld. Teneinde steeds de meest zuinige auto's te stimuleren en evenwel duidelijkheid en zekerheid te bieden voor belanghebbenden, zal de periode dat men nog een verlaagd bijtellingspercentage kan toepassen na een aanscherping van de zuinigheidsgrenzen worden teruggebracht tot de gemiddelde duur van een leasecontract. In dit wetsvoorstel wordt de periode waarbinnen men de verlaagde bijtelling kan toepassen vastgesteld op 60 maanden. Aan het einde van iedere periode van 60 maanden wordt bezien of de auto opnieuw in aanmerking komt voor een verlaging van het bijtellingspercentage.

Voor auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km wordt voorgesteld een bijzondere regeling te treffen. Op dit moment geldt voor nulemissieauto's (bijvoorbeeld volledig elektrische auto's) een bijtellingspercentage van nihil. Dit is tijdelijk van aard en geldt tot en met 2014. Ingevolge dit wetsvoorstel wordt het bereik van de nihilbijtelling per 1 januari 2012 uitgebreid tot auto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gr/km waarbij tegelijkertijd de termijn dat deze vrijstelling van toepassing is, wordt verlengd tot en met 2015. Daarbij is nog van belang dat een auto die in de periode tot 31 december 2015 op kenteken wordt gezet en die alsdan kwalificeert voor de nihilbijtelling, deze nihilbijtelling behoudt voor een periode van 60 maanden. Voor nulemissieauto's die al voor 1 januari 2012 zijn aangeschaft wordt de nihilbijtelling uitgebreid tot en met 2016 zodat de gebruikers van deze auto's nooit slechter af kunnen zijn dan auto's die onder het nieuwe regime vallen.

2.4. Uitwerking van het voorgaande

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

dalende percentage vrijgestelde auto's enerzijds, en de toename van het percentage auto's dat in de tweede, derde en vierde schijf valt anderzijds, hebben tot gevolg dat de tarieven vanaf 2013 iets dalen, zodat de beoogde macro-opbrengst wordt gerealiseerd.

Tabel 6 Verwachte nieuwverkoppen in percentages per schijf, 2011–2015

	2011	2012*	2013	2014	2015
Benzine					
Vrijgesteld	32%	25%	20%	14%	11%
1e schijf	62%	62%	59%	53%	47%
2e schijf	5%	13%	21%	30%	34%
3e schijf	0%	0%	1%	2%	8%
4e schijf	nvt	0%	0%	1%	1%
Diesel					
Vrijgesteld	34%	28%	23%	19%	18%
1e schijf	45%	45%	46%	45%	42%
2e schijf	20%	21%	22%	23%	24%
3e schijf	1%	5%	5%	5%	5%
4e schijf	nvt	0%	4%	8%	11%
Totaal					
Vrijgesteld	33%	26%	21%	15%	12%
1e schijf	59%	58%	56%	52%	46%
2e schijf	9%	15%	21%	29%	32%
3e schijf	0%	1%	2%	2%	6%
4e schijf	nvt	0%	1%	2%	4%

* De percentages voor 2012 zijn gebaseerd op de grenzen en tarieven die vanaf 1 juli gelden.

3. Overige maatregelen autobelastingen

3.1. Gasvormige brandstoffen en biobrandstoffen

Zoals aangekondigd in de autobrief zal het accijnstarief voor vloeibaar gemaakt petroleumgas (LPG) in twee stappen worden verhoogd met in totaal € 50 per 1 000 kg, de eerste stap van € 25 met ingang van 1 januari 2012. De tweede stapsgewijze verhoging van € 25 zal worden ingevoerd met ingang van 1 januari 2013. Daarnaast wordt het tarief in de energiebelasting voor aardgas dat via een aansluiting aan een CNG-vulstation wordt geleverd, in twee stappen verhoogd tot € 0,16 per kubieke meter. De eerste stap van € 0,0642 per kubieke meter met ingang van 1 januari 2012, de tweede stap van € 0,064 per kubieke meter met ingang van 1 januari 2013. De verhoging van deze tarieven beoogt de bestaande ongelijke behandeling van gasvormige motorbrandstoffen op het gebied van accijns en energiebelasting te beperken en marktpartijen de mogelijkheid te bieden om op verschillende wijzen op de markt gebrachte gasvormige motorbrandstoffen concurrerend aan te bieden. Voor CNG dat niet vanuit het aardgasdistributienet via een CNG-vulstation wordt afgeleverd, wordt ter vereenvoudiging van de uitvoering in de Wet belastingen op milieu-grondslag opgenomen, dat de belasting niet wordt geheven van de gebruiker maar van de leverancier van het aardgas. Op dergelijke leveringen is het degressieve schijventarief van de energiebelasting van toepassing.

De Wet op de accijns voorziet thans in de mogelijkheid van een gedeeltelijke teruggaaf van accijns voor E85, een mengsel van duurzaam geproduceerde bio-ethanol en benzine, vanwege de lagere energie-inhoud van E85 ten opzichte van die van de gelijkwaardige brandstof benzine. Zoals is aangekondigd in de autobrief wordt in dit wetsvoorstel een generieke regeling voorgesteld. Deze is in principe van toepassing op alle duurzaam geproduceerde biobrandstoffen¹ dan wel mengsels van duurzaam geproduceerde biobrandstoffen en fossiele brandstoffen, waarvan de energie-inhoud lager is dan die van de gelijkwaardige motorbrandstof. De

¹ Onder duurzaam geproduceerde biobrandstof wordt verstaan een biobrandstof die voldoet aan de duurzaamheidscriteria, bedoeld in artikel 17 van Richtlijn nr. 2009/28/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU L 140).

mogelijkheid tot gedeeltelijke teruggaaf van accijns zal, zoals is aangegeven in de autobrief, worden beperkt tot motorbrandstoffen die een hoeveelheid biobrandstof bevatten die meer bedraagt dan het in richtlijn nr. 2009/28/EG¹ genoemde percentage van het energieverbruik in het vervoer dat in 2020 afkomstig moet zijn van hernieuwbare bronnen, te weten 10% op basis van energie-inhoud.

3.2. Voor groen gas geschikte auto's

In het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over de autobrief op 30 juni 2011, is toegezegd om in overleg met de (groen)gasbranche te kijken naar de mogelijkheden om het aandeel BPM voor groengasauto's te verlagen met als randvoorwaarde dat de huidige totale belastingdruk gelijk blijft. De totale belastingdruk voor aardgas/groen gas is al laag, zelfs aanzienlijk lager dan benzine, diesel en LPG, maar bij een hoog jaarkilometrage ook lager dan elektriciteit. Dat de groengas auto op dit moment de voordeligste keuze is geldt des te meer voor de zogenoemde «total costs of ownership» waarin naast de belastingdruk ook naar de aanschafkosten en de brandstofprijzen wordt gekeken. Er is dan ook geen noodzaak om de totale kosten van het rijden op aardgas/groen gas nog verder te verlagen. Wel is er aanleiding voor een verschuiving tussen de druk van de BPM en de MRB voor aardgasauto's. Thans wordt een aardgasauto voor de BPM belast als een dieselauto. Daardoor valt de BPM voor een aardgasauto hoger uit dan voor een benzineauto of een LPG-auto. Bij de aanschaf van een nieuwe auto zal de keuze daardoor eerder op een benzine- of LPG-auto vallen dan op een aardgasauto, ondanks het feit dat een aardgasauto in het gebruik aanzienlijk goedkoper is en de hogere aanschafkosten al snel worden terugverdiend. Om te bewerkstelligen dat het aandeel BPM in een aardgasauto wordt verlaagd wordt conform de wens van een deel van de Tweede Kamer de huidige koppeling in de BPM van de aardgasauto aan de CO₂-grenzen en tarieven voor dieselauto's losgelaten. Hierdoor worden met ingang van 1 juli 2012 de CO₂-grenzen en -tarieven voor benzineauto's van toepassing op de aardgasauto's waarvan de aardgasinstallatie al in de fabriek is ingebouwd. Ter compensatie wordt in de MRB voor deze auto's de zogenoemde LPG-toeslag van toepassing, meer specifiek de lagere toeslag die van toepassing op auto's met een zogenoemde LPG-3-installatie. Om voorts te voorkomen dat met deze maatregel feitelijk een fossiele brandstof als aardgas wordt gestimuleerd, wordt tegelijkertijd gestreefd naar een garantie van de branche dat bij Nederlandse tankstations nagenoeg uitsluitend groen gas in plaats van aardgas wordt aangeboden. Dit kan niet worden voorgeschreven. Hierover worden in overleg met de groengas sector, het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie afspraken gemaakt die in een convenant zullen worden vastgelegd.

3.3. Bijtelling LB/IB bestelauto's

Op 15 februari 2011 heeft het Tweede Kamerlid Neppérus vragen gesteld over de rittenregistratie bij bestelauto's. Deze rittenregistratie kan noodzakelijk zijn om geen bijtelling LB/IB te krijgen voor het privégebruik van een door de werkgever ter beschikking gestelde bestelauto. In de beantwoording van 1 maart 2011 is aangegeven dat het kabinet de ergernis over de rittenregistratie die vaak nodig is om geen bijtelling te krijgen voor privégebruik van een bestelauto begrijpt.² Tevens is vermeld dat het kabinet bereid is om alles in het werk te stellen om die ergernis weg te nemen, met andere woorden te kijken naar de mogelijkheden om die rittenregistratie af te schaffen. Daarbij is ook aangegeven dat bij de uitwerking van een alternatief niet voorbij kan worden gegaan aan de

¹ Richtlijn nr. 2009/28/EG van het Europees parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU L 140).

² Aangangsel Handelingen II 2010/11, nr. 1590.

mogelijke budgettaire effecten van zo'n alternatief. De huidige opbrengst van de bijtelling LB/IB voor bestelauto's dient zeker te worden gesteld. Zoals ook in de autobrief aangegeven is er nog volop overleg met de sector om de verschillende alternatieven te beoordelen op hun gevolgen, zowel waar het betreft de budgettaire consequenties, de uitvoerbaarheid en de mate waarin deze bijdragen aan het wegnemen van het gesignaleerde probleem.

Er lijkt zich voor de bestelauto een oplossing af te tekenen waarin de mogelijkheid om zonder fiscale gevolgen meer dan 500 km privé met de bestelauto te rijden, komt te vervallen. In die oplossing vervalt ook de rittenregistratie. Daarvoor in de plaats komt dan een systematiek waarin ten behoeve van de loonbelasting de werknemer door tussenkomst van de werkgever, en ten behoeve van de inkomstenbelasting de IB-ondernemer kan verklaren dat de bestelauto uitsluitend zakelijk wordt gebruikt. Een rittenregistratie is gedurende de periode dat een dergelijke verklaring is afgegeven, niet langer noodzakelijk. Controle op de naleving van die verklaring geschiedt met behulp van ambulant toezicht. Indien geen verklaring wordt afgegeven en overigens geen gebruik wordt gemaakt van de andere mogelijkheden om de bijtelling LB/IB te voorkomen (bijvoorbeeld een expliciet verbod van de werkgever om de auto privé te gebruiken) en ook anderszins niet het bewijs wordt geleverd dat de auto niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden wordt gebruikt, vindt bijtelling volgens de normale daarvoor geldende regels plaats. Dat betekent dat een bijtelling tegen 25% plaatsvindt, tenzij de bestelauto op basis van de CO₂-uitstoot aanspraak maakt op een verlaagde bijtelling. Indien gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerde rittenregistratie zou de bijtelling afhankelijk kunnen worden gemaakt van het aantal gereden privékilometers (gestaffelde bijtelling). Deze oplossing is op korte termijn echter niet realiseerbaar. Al eerder is toegezegd een pilot te zullen starten om alle ins en outs van een dergelijk systeem te onderzoeken. De voorbereidingen voor een dergelijke pilot voor bestelauto's zijn in volle gang.

Op korte termijn kan wel de (gezamenlijke) verklaring dat de bestelauto uitsluitend zakelijk wordt gebruikt worden geïntroduceerd. Dit wetsvoorstel bevat de voorstellen om een dergelijke verklaring met ingang van 1 januari 2012 te introduceren. Met deze (gezamenlijke) verklaring wordt aangegeven dat met de bestelauto geen enkele kilometer privé wordt gereden. Voorshands wordt deze verklaring toegevoegd aan het bestaande instrumentarium, dus naast de bestaande mogelijkheden om bijtelling te voorkomen zoals het eerder genoemde verbod door de werkgever, maar ook naast de bestaande regeling om met behulp van de rittenregistratie aan te tonen dat niet meer dan 500 km privé wordt gereden en waardoor geen bijtelling wordt toegepast. De rittenregistratie wordt op korte termijn dus niet afgeschaft, wel wordt een alternatief aangeboden waarmee de rittenregistratie kan worden voorkomen.

3.4. Afschaffing korting jaarbetalings MRB

In de autobrief is voorts aangekondigd dat de bijzondere regelingen in de autobelastingen zullen worden heroverwogen. Deze heroverweging heeft inmiddels plaatsgevonden voor de korting die wordt verleend bij betaling van vier kwartalen MRB in één keer. Deze korting bedraagt € 3 per vooruitbetaald kwartaal. De korting was ooit bedoeld als stimulans voor het kiezen van de meest efficiënte betalingsvorm. De automatisering van de belastingheffing en de ontwikkelingen in het betalingsverkeer hebben echter niet stilgestaan. Betaling per automatische incasso per maand vergt minder administratieve lasten en uitvoeringskosten dan handmatige betaling per jaar. Het streven is daarom om de betaling van MRB juist

zoveel mogelijk te laten plaatsvinden via automatische incasso. Het percentage houders dat de belasting voor vier kwartalen vooruitbetaalt, is inmiddels gedaald tot onder de 8. Overigens is het effect van de vaste korting van € 3 per kwartaal ook niet evenwichtig. Bij lage MRB-bedragen vormt de korting van in totaal € 12 per jaar een relatief hoog percentage van de verschuldigde belasting, bij hoge MRB-bedragen is de korting relatief onbeduidend. Gezien het voorgaande wordt voorgesteld de korting bij jaarbetaling af te schaffen.

3.5. Btw-heffing privégebruik auto van de zaak

Bij brief van 17 juni 2011 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal¹ is een aantal wijzigingen aangekondigd wat betreft de btw-heffing over het privégebruik van een personenauto en bestelauto van de zaak. Het gaat daarbij met name om het privégebruik, inclusief woon-werkverkeer, door een ondernemer zelf en door zijn werknemers. Als het gaat om een auto die kosteloos in gebruik wordt gegeven voor privédoeleinden, waaronder woon-werkverkeer, is dit vanaf 1 juli 2011 belast als een zogenoemde fictieve dienst naar het werkelijke privégebruik. Dit is reeds geregeld door aanpassingen in de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968² en in het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968.³ Een voorstel tot goedkeuring van de wijziging in het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 is in dit wetsvoorstel opgenomen. Om de administratieve lasten en uitvoeringskosten te beperken, is in een beleidsbesluit goedgekeurd dat de voor de fictieve dienst verschuldigde btw wordt berekend via een forfait. Dit forfait bedraagt op jaarbasis 2,7% van de catalogusprijs (inclusief btw en BPM). Dit forfait is berekend op basis van gegevens van het gemiddelde privégebruik van een auto van de zaak (bron: Ecorys) en gegevens betreffende het aandeel btw in de gemiddelde jaarlijkse autokosten (bron: ANWB).

Daarnaast voorziet dit wetsvoorstel, met terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011, in een bepaling voor de gevallen waarin de auto niet kosteloos in gebruik wordt gegeven, maar tegen een lagere vergoeding dan de zogenoemde «normale waarde». In die situatie wordt de grondslag voor de btw-heffing gecorrigeerd door deze te verhogen naar de normale waarde. In een nog te nemen beleidsbesluit zal worden goedgekeurd dat in plaats van btw-heffing over de normale waarde, het hiervoor genoemde forfait van 2,7% van de catalogusprijs (incl. btw en BPM) ook in deze situatie toegepast mag worden.

Met het bij uitvoerend beleidsbesluit creëren van de mogelijkheid om de btw-heffing forfaitair te berekenen, wijkt Nederland af van de BTW-Richtlijn 2006.⁴ Inmiddels zijn verkennende gesprekken met de Europese Commissie gestart om formele toestemming te krijgen om in de toekomst een forfait toe te mogen passen. Over de exacte vormgeving van dit toekomstige forfait vindt tevens overleg plaats met het georganiseerde bedrijfsleven. Zodra overgegaan wordt tot een forfaitaire regeling waarvoor Nederland toestemming van Europa heeft, zal dit forfait in de Wet op de omzetbelasting 1968 opgenomen worden.

Zoals beschreven in de brief van 17 juni 2011, zijn deze wijzigingen nodig om de btw-heffing over het privégebruik van de auto van de zaak veilig te stellen. Directe aanleiding voor deze wijzigingen is de uitspraak van Rechtbank Haarlem⁵, maar ook heeft hierbij een rol gespeeld de lopende procedure voor het Hof van Justitie C-594/10, Van Laarhoven, waarin de koppeling aan de bijtelling c.q. onttrekking voor privégebruik in de loon- en inkomstenbelasting ter discussie staat. Verlies in deze zaken tot in de hoogste rechtsinstantie had namelijk in het uiterste geval tot gevolg

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 3.

² Regeling van de staatssecretaris van Financiën van 20 juni 2011 tot wijziging van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 (Stcrt. 2011, 11174).

³ Koninklijk besluit van 23 juni 2011 tot wijziging van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 (Stb. 2011, 321).

⁴ Richtlijn nr. 2006/112/EG van de Raad van de Europese Unie van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU L 347).

⁵ Rechtbank Haarlem, 1 juni 2011, zaaknr. AWB 09/3866.

kunnen hebben dat er geen btw over het privégebruik van een auto van de zaak geheven zou kunnen worden. Dit zou leiden tot een dermate grote budgettaire derving dat het onacceptabel was dit risico te lopen. Eerdere jurisprudentie bood in deze geen zekerheid op een goede afloop, zeker nu anders dan toen de milieudifferentiatie een rol speelt. Daarnaast speelt in deze keuze de enorme onzekerheid mee die langdurig zou blijven bestaan als eerst het oordeel van de hoogste rechtsinstantie zou worden afgewacht. Deze onzekerheid zou dan naar verwachting wederom gepaard gaan met massale bezwaarschriftenstromen hetgeen voor zowel de Belastingdienst als het bedrijfsleven een onwenselijke extra last betekent.

4. Budgettaire aspecten

In de tabel is het totale budgettaire beeld van dit wetsvoorstel weergegeven.

Tabel 7 Budgettaire effecten Wet uitwerking autobrief (€ mln, -/- = lastenverlichting)

Onderwerp	2012	2013	2014	2015	struc.
BPM					
Aanpassing tariefstructuur BPM	0	0	0	0	0
Verschuiving in de BPM, inclusief compensatie in BPM/MRB	0	0	0	0	0
MRB					
Vervallen MRB-vrijstelling voor zeer zuinige auto's	0	0	220	220	220
Verlaging MRB ter compensatie van vervallen vrijstelling	0	0	- 220	- 220	- 220
Introductie tijdelijke MRB-vrijstelling voor auto's met CO ₂ -uitstoot <50 gr/km	0	0	- 6	- 11	0
Afschaffen jaarkorting MRB	8	8	8	8	8
Bijtelling IB/LB en btw-correctie privégebruik auto van de zaak					
Tijdelijke uitbreiding nihil tarief bijtelling tot auto's met CO ₂ -uitstoot <50 gr/km	- 2	- 8	- 24	- 47	0
Introductie «gezamenlijke verklaring eigen gebruik» voor bestelauto's van de zaak	0	0	0	0	0
Btw-correctie privégebruik auto van de zaak	0	0	0	0	0
Aanscherping grenzen differentiatie bijtelling auto van de zaak	0	0	0	0	0
Beperking van het verlaagde bijtellingstarief naar gemiddelde duur van leasecontract	0	0	0	0	0
Accijns en energiebelasting					
Eerste verhoging tarieven accijns en energiebelasting gasvormige brandstof	6	6	6	6	6
Tweede verhoging tarieven accijns en energiebelasting gasvormige brandstof	0	7	7	7	7
Uitbreiding teruggaafregeling accijns voor gemengde (bio)brandstoffen	0	0	0	0	0
Autogerelateerde reservering	- 12	- 13	9	37	0
Totaal Wet uitwerking autobrief	0	0	0	0	21

5. EU-aspecten

De maatregelen ten aanzien van de MRB, de BPM, de bijtelling LB/IB, biobrandstoffen en voor groen gas geschikte auto's zijn technische maatregelen in de zin van Richtlijn 98/34/EG en dienen als zodanig aan de Europese Commissie te worden genotificeerd voor inwerkingtreding.

6. Duurzaamheidsaspecten

Met de motie Koffeman¹ heeft de Eerste Kamer verzocht om de duurzaamheidseffecten van alle fiscale maatregelen met nadruk mee te wegen en hierover te rapporteren. Hieronder worden de fiscale maatregelen in dit wetsvoorstel besproken die effect hebben op de duurzaamheid. Het gaat om de directe effecten op de winning en het gebruik van de schaarse natuurlijke hulpbronnen en de effecten op de uitstoot van broeikasgassen en fijnstof. Alle overige maatregelen hebben geen direct effect op de duurzaamheid.

¹ Kamerstukken I 2010/11, 32 504, I.

Toekomstbestendig maken van CO₂-schijfgrenzen in BPM, MRB en bijtelling LB/IB

Wat betreft de effecten op duurzaamheid als gevolg van de aanpassing van de CO₂-schijfgrenzen in de BPM, MRB en bijtelling LB/IB wordt opgemerkt dat een berekening is gemaakt naar de CO₂-reductie in 2015 bij voortzetting van het huidig beleid. Dat komt neer op een jaarlijkse CO₂-reductie van 0,22 Mton ten opzichte van 2010. De jaarlijkse reductie bij de voorgestelde aanscherping van het beleid is niet berekend. Wel is de verwachting dat de gemiddelde uitstoot van alle nieuw verkochte auto's in 2015 114 gr/km zal bedragen. Bij ongewijzigd beleid zou die gemiddelde uitstoot 111 gr/km bedragen. Op basis van deze iets hogere gemiddelde CO₂-uitstoot kan indicatief worden geconcludeerd dat de jaarlijkse CO₂-reductie als gevolg van de aanpassing van de tariefstructuur in 2015 waarschijnlijk zo'n 0,2 Mton zal bedragen. Zoals gezegd: dit is een indicatieve berekening. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu laat op dit moment het effect van de gewijzigde tariefstructuur doorrekenen door het Planbureau voor de Leefomgeving.

Uitbreiding van de teruggaafregeling accijns voor (mengsels van) biobrandstoffen

De uitbreiding van de teruggaafregeling accijns voor (mengsels van) biobrandstoffen zal naar verwachting een positief effect hebben op het gebruik van duurzaam geproduceerde biobrandstoffen. Op dit moment is het aantal (mengsels van) biobrandstoffen, dat voor gedeeltelijke teruggaaf van accijns in aanmerking komt nog beperkt.

7. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De in het wetsvoorstel Autobrief opgenomen maatregelen zijn uitvoerbaar en handhaafbaar door de Belastingdienst. Er is een structurele besparing van € 0,5 mln. Deze besparing wordt bereikt door het afschaffen van de korting op de motorrijtuigenbelasting bij jaarbetaling en de introductie van de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto. De afschaffing van de korting leidt tot besparing als gevolg van daling van de kosten in het betalingsverkeer. De invoering van de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto brengt enerzijds kosten met zich mee (er moet een proces van ontvangen, verwerken en beheer van verklaringen worden ingericht), terwijl anderzijds een besparing wordt verwacht doordat het toezicht bij bestelauto's minder kosten met zich mee brengt. Het uitvragen en beoordelen van rittenadministraties is niet meer aan de orde voor degenen die deze verklaring hebben ingediend. In 2012 zijn er incidentele kosten als gevolg van systeemaanpassingen. De overige in het wetsvoorstel Autobrief opgenomen maatregelen leiden niet tot wijzigingen in de uitvoeringskosten en kunnen via reguliere jaaraanpassing van de systemen en processen van de Belastingdienst worden uitgevoerd.

Tabel 8 Uitvoeringskosten en besparingen Belastingplan 2012 (bedragen in mln. €)

	2012	2013	2014	2015	2016
Uitvoeringskosten	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2
Besparingen	0,4	0,6	0,7	0,7	0,7
Saldo	0,1	- 0,4	- 0,5	- 0,5	- 0,5

8. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

In deze paragraaf worden de gevolgen voor de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven voor zover relevant per maatregel toegelicht en waar van toepassing gekwantificeerd. De meeste maatregelen in dit wetsvoorstel betreffen tariefswijziging die geen additionele administra-

tieve lasten opleveren. Het wetsvoorstel leidt per saldo structureel tot een reductie van de administratieve lasten van € 10,9 mln. voor bedrijven.

Forfaitaire btw-heffing

Voor ondernemers verdwijnt het forfait van 12% van de onttrekking voor de inkomstenbelasting voor het privégebruik van de auto van de zaak. In plaats daarvan moeten ondernemers voortaan de btw berekenen aan de hand van het werkelijke privégebruik. Om te voorkomen dat dit leidt tot een flinke stijging van de administratieve lasten, is in een beleidsbesluit goedgekeurd om 2,7% van de catalogusprijs (incl. btw en BPM) als btw-heffing in aanmerking te nemen. De btw-heffing op het privégebruik door werknemers was al afhankelijk van het werkelijke privégebruik. De goedkeuring dat voor het privégebruik van werknemers een forfaitaire btw-heffing van 12% van de bijtelling LB/IB genomen mag worden, is vervangen door een min of meer vergelijkbaar forfait van 2,7% van de catalogusprijs (incl. btw en BPM). Er is gekozen voor aansluiting bij de bijtelling en onttrekking voor de loon- en inkomstenbelasting in de administraties is vastgelegd. De ervaring leert dat de overgrote meerderheid gebruik maakte van de genoemde forfaits. Naar verwachting zal dit onder de nieuwe regeling niet wijzigen. Het nieuwe forfait leidt ten opzichte van het oude forfait niet tot een structurele verhoging of een verlaging van de administratieve lasten. In de afgelopen jaren werd woon-werkverkeer door werknemers door een goedkeuring tijdelijk niet als privégebruik beschouwd. Hiervoor was geen verlaging van de administratieve lasten ingeboekt, waardoor voor het terugdraaien van deze maatregel ook geen administratieve lasten ingeboekt dienen te worden. Bij ondernemers was woon-werkverkeer echter nooit belast met btw. Doordat dit voortaan wel het geval is, is de reikwijdte van de regeling uitgebreid met de groep ondernemers die de auto van de zaak wel gebruiken voor woon-werkverkeer, maar niet voor andere privédoel-einden. Dit leidt tot een stijging van de administratieve lasten met € 125 000 structureel en € 500 000 incidenteel.

Zakelijk gebruik (bestel)auto's

Het afgeven van de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto is een eenmalige last. Daar tegenover staat een aanzienlijk administratieve lastenverlichting omdat bestuurders van een bestelauto die zo'n verklaring afgeven, niet langer een rittenadministratie hoeven bij te houden. Per saldo levert dit een administratieve lastenverlichting voor het bedrijfsleven van structureel € 11 mln. op. Door de gewijzigde systematiek van de bijtelling LB/IB moet de belastingplichtige of inhoudingsplichtige eenmalig bepalen wanneer het kenteken van de auto die hij ter beschikking gesteld krijgt of stelt, voor het eerst op naam is gesteld. Om de 60 maanden moet hij bovendien bepalen welke bijtelling voor een nieuwe periode van toepassing is. Deze administratieve lasten zijn slechts van toepassing op belastingplichtigen en inhoudingsplichtigen aan of door wie een auto ter beschikking wordt gesteld die in aanmerking komt voor een verlaagde bijtelling. Het aantal auto's dat onder een verlaagde bijtelling valt, zal na verloop van tijd afnemen als gevolg van de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen. De totale administratieve lasten zullen dan ook op termijn afnemen.

Vaste verandermomenten

De maatregelen in dit wetsvoorstel houden de vaste verandermomenten van 1 januari en 1 juli aan.

Advies Actal

Actal adviseert om de vereiste bewijslast van een rittenadministratie van gereden zakelijke kilometers bij de «verklaring van geen privé gebruik» achterwege te laten. In onderhavig wetsvoorstel wordt een «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto» voor bestelauto's geïntroduceerd. Met deze (gezamenlijke) verklaring wordt aangegeven dat met de bestelauto geen enkele kilometer privé wordt gereden. Nadat een dergelijke verklaring is afgegeven, hoeft geen rittenadministratie meer te worden bijgehouden. Indien bij ambulante toezicht wordt vastgesteld dat de auto wordt gebruikt op een wijze die wellicht als privé kan worden aangemerkt, wordt van belanghebbende gevraagd het zakelijke karakter van die betreffende rit aan te tonen. Het is nadrukkelijk niet noodzakelijk om daarvoor een rittenadministratie bij te houden. Het aantonen van het zakelijk karakter is mogelijk met iedere vorm van bewijs, bijvoorbeeld een werkbon of de verklaring van een klant.

Actal geeft in overweging om de «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto» niet alleen voor werknemers met bestelauto's te laten gelden, maar ook voor werknemers met personenauto's. Om de last van een rittenregistratie voor bestuurders van een bestelauto te verminderen is gekozen voor de «verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto». Wanneer blijkt dat deze verklaring op de juiste wijze werkt, zal worden bezien in hoeverre dit ook toepasbaar blijft voor personenauto's.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Artikel I, onderdeel A (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met de wijziging van artikel 3.20, derde lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 (Wet IB 2001) wordt in de tweede volzin de groep auto's waarvoor een volledige vrijstelling van de bijtelling in de winstsfeer geldt, uitgebreid tot alle auto's die een uitstoot hebben van 50 gram per kilometer of minder. Tevens wordt de periode waarin deze auto's met een verlaging van de bijtelling met 25% kunnen worden aangeschaft, met een jaar verlengd tot 1 januari 2016.

In dit wetsvoorstel wordt voorts de zogenoemde verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto geïntroduceerd. Indien een bestelauto van de zaak uitsluitend zakelijk wordt gebruikt, is er geen reden om daarvoor een onttrekking in aanmerking te nemen voor het bepalen van de winst. Er is immers geen sprake van privégebruik. Onder de huidige wetgeving dient tegenbewijs te worden geleverd om aan te tonen dat er op kalenderjaarbasis niet meer dan 500 kilometer privé is gereden. Ten aanzien van dit tegenbewijs geldt de vrije bewijsleer. In de praktijk wordt het tegenbewijs met name geleverd aan de hand van een rittenregistratie. Deze rittenregistratie blijkt voor het bedrijfsleven een doorn in het oog te zijn en daarom wordt voorgesteld om een regeling in het leven te roepen waarbij de rittenregistratie voor de bestelauto's die uitsluitend zakelijk gebruikt worden niet meer nodig is.

In het nieuwe artikel 3.20, elfde lid, van de Wet IB 2001 wordt de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto (verklaring) opgenomen. De ondernemer kan deze verklaring afleggen als hij voornemens is de bestelauto uitsluitend zakelijk te gebruiken. Door de Belastingdienst zal hiervoor een digitaal formulier ter beschikking worden gesteld. De ondernemer kan de rittenregistratie achterwege laten als hij van de inspecteur een ontvangstbevestiging van de verklaring heeft ontvangen. Actueel toezicht wordt door de Belastingdienst uitgevoerd aan de hand van bijvoorbeeld camerabeelden.

De verklaring kan door de belastingplichtige gedurende het jaar weer worden ingetrokken op grond van het nieuwe artikel 3.20, twaalfde lid, van de Wet IB 2001. Bij algemene maatregel van bestuur zal in overeenstemming met de ingevolge het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2012 te introduceren informatieverplichting van artikel 10a van de Algemene wet inzake rijksbelastingen (AWR) worden geregeld in welke gevallen de belastingplichtige de verklaring moet intrekken. Verwezen wordt naar de toelichting op dat artikel 10a van de AWR in het wetsvoorstel Overige Fiscale Maatregelen 2012. De inspecteur is gehouden een ontvangstbevestiging van de intrekking van de verklaring naar de belastingplichtige te verzenden.

Indien de inspecteur als gevolg van een camerabeeld het vermoeden heeft dat een bestelauto voor privédoeleinden wordt gebruikt terwijl er ten aanzien van die auto een verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto is afgegeven, wordt de ondernemer hierover aangeschreven. De ondernemer krijgt de mogelijkheid het zakelijke karakter van de rit aan te tonen. Ingeval de ondernemer de zakelijkheid van de rit niet kan aantonen, geldt de volledige bijtelling op grond van artikel 3.20, eerste lid, eerste volzin, van de Wet IB 2001. Daarnaast kan een boete worden opgelegd op grond van het niet nakomen van de informatieverplichting. Ingeval de ondernemer de verklaring tijdig intrekt en hij kan aantonen dat hij de daaropvolgende maanden in het kalenderjaar niet meer dan 500 kilometers privé heeft gereden, wordt de onttrekking gesteld op nihil. Deze mogelijkheid wordt slechts geboden aan de belastingplichtige die de verklaring intrekt voordat hij de bestelauto voor privédoeleinden gaat gebruiken. In dat geval hoeft hij niet meer aan te tonen dat hij tot het moment van intrekking de auto niet voor privédoeleinden heeft gebruikt en wordt er dus van uitgegaan dat hij tot dat moment 0 kilometer voor privédoeleinden in de bestelauto heeft gereden. Het voorgaande wordt vastgelegd in het nieuwe artikel 3.20, dertiende en veertiende lid.

Op grond van het nieuwe artikel 3.20, vijftiende lid, van de Wet IB 2001 worden in het Uitvoeringsbesluit inkomstenbelasting 2001 regels opgenomen met betrekking tot de wijze waarop de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto moet worden afgegeven en ingetrokken. Daarin zal worden bepaald dat dit moet geschieden met gebruikmaking van elektronische formulieren van de Belastingdienst. Het betreft zowel regels met betrekking tot het verzoek en de intrekking als de bevestiging van beide door de inspecteur.

In het nieuwe artikel 3.20, zestiende lid, van de Wet IB 2001 wordt geregeld welke voor verschillende categorieën auto's de gevolgen zijn van de vervanging van de CO₂-uitstootgrenzen. Hierbij worden vier categorieën auto's onderscheiden. In onderdeel a wordt de nieuwe systematiek van de bijtelling vastgesteld. Deze nieuwe systematiek gaat in de eerste plaats gelden voor auto's waarvan het kenteken na 30 juni 2012 voor het eerst op naam is gesteld. Deze auto's behouden gedurende een periode van 60 maanden een verlaging van de bijtelling op grond van artikel 3.20, eerste tot en met derde lid, van de Wet IB 2001, zoals die leden luiden op de datum van de eerste tenaamstelling. De periode van 60 maanden vangt aan op de eerste dag van de maand volgend op de maand waarin het kenteken van de auto voor het eerst op naam is gesteld. Direct na afloop van deze periode van 60 maanden, wordt opnieuw aan de hand van het op de laatste dag van de voorafgaande periode geldende artikel 3.20, eerste tot en met derde lid, van de Wet IB 2001, beoordeeld wat het voor die auto geldende percentage van de bijtelling bedraagt. Dit nieuw vast te stellen percentage geldt vanaf de eerste dag van die nieuwe periode opnieuw voor een periode van 60 maanden. Deze systematiek wordt vervolgens steeds opnieuw toegepast. Een auto die op grond van de voor die auto vastgestelde uitstoot over bijvoorbeeld 15 jaar nog steeds voldoet aan de uitstootgrenzen die gelden voor een verlaagde bijtelling op dat moment, heeft dus ook na 15 jaar nog recht op een verlaging van de

bijtelling. Hierdoor wordt in de toekomst op het moment van herijking geen onderscheid gemaakt tussen een «gebruikte» auto die herijkt wordt en een eventueel nieuw aan te schaffen auto met een gelijke CO₂-uitstoot. De periode van 60 maanden is, zoals reeds aangekondigd in de zogenoemde autobrief¹ (hierna: de autobrief), voor alle auto's gebaseerd op de gemiddelde leasetermijn van leaseauto's.² Deze termijn bedroeg in 2010 voor personenauto's 46,7 maanden en voor bestelauto's 55,2 maanden. Uit een oogpunt van eenvoud is ervoor gekozen om voor alle auto's een gelijke termijn te hanteren. Met de termijn van 60 maanden waarvoor een vast verlaagd tarief geldt, wordt er enerzijds voldoende zorg voor gedragen dat gedurende de leasetermijn van een nieuwe auto het van toepassing zijnde bijtellingspercentage over het algemeen niet zal wijzigen. Anderzijds wordt voldoende gestimuleerd dat bij het maken van een keuze voor een gebruikte auto de meest zuinige keuze wordt gemaakt. Hoewel niet alle auto's die ter beschikking staan aan IB-ondernemers geleased zijn, is van het totaal aan auto's waarvoor de bijtelling van toepassing is, wel het overgrote deel geleased. Daarom is ervoor gekozen om bij het vaststellen van een termijn waarvoor een bepaalde bijtelling behouden blijft, aan te sluiten bij de gemiddelde leasetermijn. Bovendien acht het kabinet het wenselijk dat er in de fiscaliteit geen onderscheid wordt gemaakt tussen leaseauto's en niet-leaseauto's en wordt wenselijk geacht dat er zo min mogelijk verschillen bestaan tussen de bepalingen met betrekking tot de bijtelling in de inkomsten- en loonbelasting. In het nieuwe artikel 3.20, zestiende lid, onderdelen b, c en d, van de wet IB 2001 wordt het overgangsregime vastgelegd voor auto's waarvan het kenteken voor 1 juli 2012 voor de eerste maal op naam is gesteld. In artikel 3.20, zestiende lid, onderdeel b, gaat het om de situatie dat zo'n auto al voor 1 juli 2012 en ook daarna aan dezelfde belastingplichtige ter beschikking staat. In dat geval blijft de verlaging van de bijtelling van voor de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen op 1 juli 2012 van toepassing. Hiermee worden de rechten van belastingplichtigen gerespecteerd aan wie reeds een auto ter beschikking stond, voordat de (eerste) aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen plaatsvindt. Voor auto's met een CO₂-uitstoot die niet hoger is dan 50 gram geldt een afwijkende regeling. Hier wordt nader op ingegaan in de toelichting bij het nieuwe achttiende en negentiende lid.

In het nieuwe artikel 3.20, zestiende lid, onderdeel c, van de wet IB 2001 wordt vastgelegd dat als het kenteken van een auto al voor 1 juli 2012 op naam van de eigenaar staat en de auto op of na 1 juli 2012 voor het eerst aan de belastingplichtige ter beschikking staat, de verlaging van de bijtelling behouden blijft zoals die geldt op 30 juni 2012. Hiermee worden de rechten beschermd van auto's van leasemaatschappijen die voor 1 juli 2012 eigendom zijn geworden van die leasemaatschappij, ingeval met betrekking tot deze auto's na 1 juli 2012 een leaseovereenkomst wordt gesloten met een andere onderneming dan waaraan de auto krachtens een leaseovereenkomst op 30 juni 2012 ter beschikking stond. De auto blijft dus de verlaging van de bijtelling houden zoals die gold voor 1 juli 2012 zolang de auto in eigendom van de leasemaatschappij blijft. Tevens wordt voorkomen dat indien een auto die tot het ondernemingsvermogen behoort en waarvan het kenteken voor 1 juli 2012 op naam is gesteld van een firma, op het moment dat deze auto na 1 juli 2012 aan een andere maat of vennoot (mede) voor privégebruik ter beschikking staat, voor deze andere maat of vennoot een andere verlaging van de bijtelling gaat gelden dan het geval was toen de auto aan de oorspronkelijke maat of vennoot ter beschikking stond.

In het nieuwe artikel 3.20, zestiende lid, onderdeel d, van de Wet IB 2001 wordt tot slot geregeld welke verlaging van de bijtelling van toepassing is op auto's waarvan het kenteken vóór 1 juli 2012 voor het eerst op naam is gesteld, maar die op of na 1 juli 2012 van eigenaar zijn gewisseld. Op deze auto's is in afwijking van het huidige elfde lid van artikel 3.20 van de Wet

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

² Het betreft de gemiddelde duur van alle bij VNA-leden afgesloten leasecontracten. De bij VNA-leden afgesloten leasecontracten vormen ruim 90% van de totale leasemarkt.

IB 2001, niet langer «eeuwigdurend» de verlaging van de bijtelling van toepassing die gold op het moment van de eerste tenaamstelling van het kenteken. Hiermee wordt voorkomen dat voor een benzineauto waarvan het kenteken voor 1 juli 2012 op naam is gesteld met een CO₂-uitstoot van bijvoorbeeld 110 gram per kilometer, in bijvoorbeeld 2018 voor een nieuwe eigenaar nog steeds een verlaging van de bijtelling zou gelden van 11%, terwijl voor een nieuwe auto die dan wordt aangeschaft met een CO₂-uitstoot van 85 gram per kilometer, een verlaging van de bijtelling van slechts 5% zou gelden. Indien het kenteken van een auto die voor het eerst op naam is gesteld voor 1 juli 2012, op of na 1 juli 2012 op naam van een nieuwe eigenaar wordt gesteld, wordt ervan uitgegaan dat de auto vanaf de dag dat het kenteken voor het eerst op naam is gesteld onder de regeling viel zoals die geldt voor auto's waarvan het kenteken voor het eerst op naam is gesteld na 30 juni 2012. Om geen onderscheid te maken wat betreft de datum waarop het kenteken van deze auto's voor het eerst op naam is gesteld, vangt de eerste termijn van 60 maanden voor deze auto's aan op 1 juli 2012, waarbij de CO₂-uitstootgrenzen worden toegepast die gelden direct voor deze datum, dus voor de eerste aanscherping. Een auto met een CO₂-uitstoot van bijvoorbeeld 115 gram per kilometer, houdt daarmee tot 1 juli 2017 een verlaging van de bijtelling van 5%. Het maakt geen verschil of het kenteken van die auto op bijvoorbeeld 1 mei 2008 of op 1 april 2012 voor het eerst op naam is gesteld. Ook maakt het geen verschil of de datum waarop het kenteken van de auto op naam van de nieuwe eigenaar wordt gesteld, bijvoorbeeld 15 juli 2012 is of 30 maart 2016.

Voorbeeld I

Belastingplichtige X staat vanaf 1 april 2012 een dieselauto ter beschikking met een CO₂-uitstoot van 115 gram per kilometer. X gebruikt de auto ook privé en houdt geen rittenregistratie bij. Op grond van de op die datum geldende uitstootgrenzen van artikel 3.20, tweede en derde lid, van de Wet IB 2001 is een bijtelling van toepassing van 20%. Ook voor de daaropvolgende jaren blijft op grond van artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel b, van de Wet IB 2001 voor de belastingplichtige de korting op de bijtelling van 5% behouden ondanks dat door de aanscherpingen van de uitstootgrenzen nieuwe dieselauto's met een CO₂-uitstoot van 115 gram per kilometer niet langer in aanmerking komen voor de lagere bijtelling. Het maakt geen verschil dat X niet de eerste is die de auto ter beschikking staat. Ook indien de auto door dezelfde eigenaar in bijvoorbeeld 2017 aan Y ter beschikking wordt gesteld, geldt voor Y op grond van artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel c, van de Wet IB 2001 een verlaging van de bijtelling van 5%. Het maakt ook geen verschil als de eigenaar van de auto niet de eerste eigenaar van de auto is, aangezien hij eigenaar is geworden voor 1 juli 2012.

Voorbeeld II

Op 1 april 2014 staat X een nieuwe benzineauto ter beschikking. Het kenteken van deze auto is op 25 maart 2014 voor het eerst op naam gesteld. De auto heeft een CO₂-uitstoot van 85 gram per kilometer. Daardoor is op de auto een verlaging van de bijtelling van 11% van toepassing. Omdat de datum van de eerste tenaamstelling van het kenteken van de auto na 30 juni 2012 gelegen is, blijft op grond van artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel a, van de Wet IB 2001 de verlaging van de bijtelling van 11% behouden voor een periode van 60 maanden die begint te lopen op 1 april 2014. Deze periode loopt tot 1 april 2019. Op 31 maart 2019 wordt opnieuw gekeken wat de CO₂-uitstootgrenzen in het dan geldende tweede lid van artikel

3.20 van de Wet IB 2001 zijn. Ervan uitgaande dat op 1 april 2019 nog steeds de uitstootgrenzen gelden zoals die vanaf 1 januari 2016 zullen gelden, valt de auto dan onder de verlaging van de bijtelling met 5% voor de periode die begint op 1 april 2019 en loopt tot 1 april 2024. Op basis van de grenzen per 31 maart 2024 wordt bekeken of de auto vanaf 1 april 2024 opnieuw voor een verlaagde bijtelling in aanmerking komt.

Voorbeeld III

De auto uit voorbeeld II staat na verloop van tijd niet meer aan X, maar aan Y ter beschikking. Dit heeft geen andere gevolgen dan beschreven bij voorbeeld II. Ook voor Y geldt tot 1 april 2019 de verlaging van de bijtelling van 11% en daarna tot in ieder geval 2024 de verlaging van de bijtelling van 5%. Ook indien Y de auto koopt maakt dit geen verschil. Het maakt ook geen verschil als de auto bij Y dan niet onder de regels van de bijtelling valt. Ook als Y de auto op bijvoorbeeld 1 juli 2020 aan onderneming Q verkoopt, die hem ter beschikking stelt aan Z, dan is voor Z tot 1 april 2024 een verlaging van de bijtelling van 5% van toepassing.

Voorbeeld IV

X staat vanaf 1 april 2014 een tweedehands benzineauto ter beschikking. De auto had toen hij op de markt werd gebracht een CO₂-uitstoot van 105 gram per kilometer. Het kenteken van de auto is voor het eerst op naam gesteld op 15 januari 2011. Het kenteken van de auto is op naam van de nieuwe eigenaar gesteld op 25 maart 2014. Omdat de auto een nieuwe eigenaar heeft gekregen op of na 1 juli 2012, is artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel d, van de Wet IB 2001 van toepassing. Op grond van die bepaling gelden voor het bepalen van de hoogte van de op de auto toepasselijke bijtelling, de regels zoals die gelden op 30 juni 2012 voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf 1 juli 2012 en na deze periode de regels zoals die gelden op 30 juni 2017. Vanaf de dag dat de auto ter beschikking staat aan X, te weten 1 april 2014 is op de auto een verlaging van de bijtelling van 11% van toepassing op grond van artikel 3.20, eerste en derde lid, van de Wet IB 2001, zoals die leden luiden op 30 juni 2012. Op 30 juni 2017 wordt opnieuw beoordeeld welke bijtelling voor de volgende periode van 60 maanden van toepassing is. Dit betekent dat voor deze auto van 1 juli 2017 tot 1 juli 2022 een bijtelling van 20% van toepassing is. Op 1 juli 2022 begint eventueel weer een nieuwe periode van 60 maanden, waarvoor een verlaagde bijtelling van toepassing kan zijn. Dit is afhankelijk van het feit of op 30 juni 2022 voor auto's met een CO₂-uitstoot van 105 gram per kilometer nog steeds een verlaging van de bijtelling van toepassing is.

In het nieuwe artikel 3.20, zeventiende lid, van de Wet IB 2001 wordt vastgelegd wat de gevolgen zijn als een auto aan de belastingplichtige ter beschikking staat en de eigenaar van die auto de auto reeds voor 1 juli 2012 ter beschikking stelde en de auto tijdens een periode van ter beschikkingstelling op of na 1 juli 2012 verkoopt. Dit kan zich in het bijzonder voordoen in de volgende twee situaties:

1. De leasemaatschappij waarmee de onderneming van de belastingplichtige een overeenkomst heeft, verkoopt de auto aan een andere leasemaatschappij, waarbij de leaseovereenkomst met de onderneming wordt voortgezet.
2. De auto behoort tot het ondernemingsvermogen, maar wordt verkocht aan een leasemaatschappij, waarbij gelijktijdig een

leaseovereenkomst tussen de onderneming en de leasemaatschappij wordt gesloten.

Indien één van de voorgaande situaties zich voordoet op of na 1 juli 2012 met betrekking tot auto's waarvan het kenteken op naam is gesteld vóór 1 juli 2012, dan mag de belastingplichtige de bijtelling in aanmerking nemen zoals die gold vóór 1 juli 2012. In deze gevallen blijven de rechten op de bijtelling zoals die golden onder het regime zoals dat geldt tot de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen voor de belastingplichtige behouden, ondanks dat artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel d, van de Wet IB 2001 van toepassing is. Indien de auto op een later tijdstip ter beschikking wordt gesteld aan een ander dan de belastingplichtige dan valt de auto onverkort onder het bepaalde in artikel 3.20, zestiende lid, aanhef en onderdeel d, van de Wet IB 2001.

Voorbeeld

X staat vanaf 1 april 2012 een dieselauto ter beschikking met een CO₂-uitstoot van 115 gram per kilometer. X is met de eigenaar van de auto, leasemaatschappij Y, overeengekomen dat hem de auto tot 1 april 2015 ter beschikking staat. X gebruikt de auto ook privé. Het kenteken van de auto is op 1 april 2012 op naam gesteld van leasemaatschappij Y. X heeft op grond van het eerste, tweede en zestiende lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 recht op een bijtelling van 20%. Y verkoopt de auto op 31 maart 2014 aan Z. Hoewel vanaf dat moment artikel 3.20, zestiende lid, onderdeel d, van de Wet IB 2001 van toepassing is, mag X de bijtelling van 20% blijven hanteren zolang de auto aan hem ter beschikking staat. Ook als Z vanaf 1 april 2015 een nieuw contract met (de onderneming van) X aangaat tot bijvoorbeeld 1 april 2020 voor de betreffende auto, blijft de korting op de bijtelling van 5% gedurende die volledige periode nog gelden. Indien Z vanaf 1 april 2015 een leaseovereenkomst aangaat waardoor de auto niet langer aan X ter beschikking staat, gelden tot 1 juli 2017 voor de auto de uitstootgrenzen zoals die golden op 30 juni 2012. Op het moment dat de auto immers aan een ander dan aan X ter beschikking wordt gesteld, geldt artikel 3.20, zestiende lid, onderdeel d, van de Wet IB 2001 onverkort. Daardoor geldt voor de auto tot 1 juli 2017 een bijtelling van 20%. Omdat op 30 juni 2017 de CO₂-uitstoot van de auto zodanig is dat deze auto tegen de dan geldende uitstootgrenzen niet nog recht heeft op een verlaging van de bijtelling, geldt dan vanaf 1 juli 2017 een bijtelling van 25%.

Omdat de groep auto's waarvoor een bijtelling van 0% geldt met ingang van 1 januari 2012 wordt uitgebreid tot alle auto's die een CO₂-uitstoot hebben van niet hoger dan 50 gram per kilometer, zijn voor deze auto's specifieke regels opgenomen. In het nieuwe artikel 3.20, achttiende lid, van de Wet IB 2001 wordt vastgelegd dat een met het zestiende lid, onderdeel a, van dat artikel overeenkomende regeling voor deze auto's reeds geldt vanaf 1 januari 2012. Indien de eerste tenaamstelling van auto's met een CO₂-uitstoot van niet hoger dan 50 gram per kilometer voor 1 januari 2016 plaatsvindt, betekent dat voor de eerste periode van 60 maanden een bijtelling van 0%. Ondanks dat op 1 januari 2016 de korting op de bijtelling van 25% vervalt, houden auto's waarvan het kenteken voor die datum op naam is gesteld deze maximale verlaging voor een periode van 60 maanden te rekenen vanaf de eerste dag van de maand volgend op die waarin het kenteken van de auto voor het eerst op naam is gesteld.

Het nieuwe negentiende lid van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 stelt de verworven rechten veilig van eigenaren van auto's waarvan het kenteken

vóór 1 januari 2012 voor het eerst op naam is gesteld en die een CO₂-uitstoot hebben van 0 gram per kilometer. Er wordt vastgelegd dat tot 1 januari 2017 een bijtelling van 0% van toepassing is op deze auto's. Voor de datum van 1 januari 2017 is gekozen om te voorkomen dat de bijtelling van 0% voor een kortere periode van toepassing zou kunnen zijn dan voor auto's die op of na 1 januari 2012 zijn gekocht. Overeenkomstige het nieuwe achttiende lid van artikel 3.20 van de wet IB 2001 zijn eigendoms-wisselingen voor deze auto's niet relevant. Door deze maatregel wordt de termijn waarvoor op deze volledig elektrische auto's een bijtelling van 0% van toepassing is, met twee jaar verlengd ten opzichte van de huidige wetgeving. Vanaf 1 januari 2017 zal op deze auto's de dan geldende korting op de bijtelling van toepassing zijn.

Artikel 3.20, twintigste lid, van de Wet IB 2001 geeft de mogelijkheid om in een ministeriële regeling nadere regels te stellen over de wijze waarop voor de bepaling van de bijtelling moet worden omgegaan met auto's die zijn geïmporteerd. Geïmporteerde auto's hebben een eerste toelating op de weg die afwijkt van de datum waarop de auto in Nederland voor het eerst op kenteken is gesteld. Voorkomen dient te worden dat eigenaren van deze auto's die naar Nederland emigreren en het kenteken van de betreffende auto in Nederland op hun naam laten stellen, slechter worden behandeld dan inwoners van Nederlanders.

Artikel I, onderdeel B (artikel 10.7a van de Wet inkomstenbelasting 2001)

In de artikelen II tot en met V van dit wetsvoorstel wordt een geleidelijke aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen voor de komende jaren vastgelegd. Daarmee wordt ieder jaar een sterkere prikkel gegeven aan IB-ondernemers om een energiezuinige auto te gebruiken. Bovendien wordt zekerheid gegeven voor de lange termijn. Omdat ervoor wordt gekozen om ieder jaar de CO₂-uitstootgrenzen te verlagen, kan artikel 10.7a van de Wet IB 2001, dat voorziet in een vervanging eens per vier jaar, vervallen.

Artikel II

Artikel II (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Zoals reeds aangekondigd in de autobrief wordt per 1 juli 2012 de eerste stap gezet in de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen voor IB-ondernemers. Vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde dieselauto's dienen als gevolg van de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen een uitstoot van maximaal 91 gram per kilometer te hebben om voor de verlaging van 11% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen en van maximaal 114 gram per kilometer om voor de verlaging van 5% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen. Voor de vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde overige auto's geldt als gevolg van de aanscherping een maximale CO₂-uitstoot van 102 respectievelijk 132 gram per kilometer om voor de verlaging van het bijtellingspercentage van 11%, respectievelijk 5%, in aanmerking te komen.

Artikel III

Artikel III (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met ingang van 1 januari 2013 wordt de tweede stap gezet in de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen. Vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde dieselauto's dienen een CO₂-uitstoot van maximaal 88 gram per kilometer te hebben om voor de verlaging van 11% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen en van maximaal 112 gram

per kilometer om voor de verlaging van 5% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen. Voor de vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde overige auto's geldt een maximale CO₂-uitstoot van 95 respectievelijk 124 gram per kilometer om voor de verlaging van het bijtellingspercentage van 11%, respectievelijk 5%, in aanmerking te komen.

Artikel IV

Artikel IV (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Met ingang van 1 januari 2014 wordt de derde stap gezet in de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen. Vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde dieselauto's dienen een CO₂-uitstoot van maximaal 85 gram per kilometer te hebben om voor de verlaging van 11% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen en van maximaal 111 gram per kilometer om voor de verlaging van 5% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen. Voor vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde overige auto's geldt een maximale CO₂- uitstoot van 88 respectievelijk 117 gram per kilometer om voor de verlaging van het bijtellingspercentage van 11%, respectievelijk 5%, in aanmerking te komen.

Artikel V

Artikel V (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

Op grond van dit wetsvoorstel wordt met ingang van 1 januari 2015 door dit kabinet de laatste stap gezet in de aanscherping van de CO₂-uitstootgrenzen. Voor zowel vanaf die datum voor het eerst op kenteken gestelde diesel- als benzineauto's geldt dan een maximale CO₂-uitstoot van 82 gram per kilometer om voor de verlaging van 11% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen en van maximaal 110 gram per kilometer om voor de verlaging van 5% op het bijtellingspercentage in aanmerking te komen. Omdat het onderscheid tussen dieselauto's en overige auto's vanaf die datum vervalt, worden het tweede en derde lid in dat kader samengevoegd in een nieuw tweede lid, waardoor het derde lid kan vervallen. Door de vernummering van de daaropvolgende leden, dienen ook alle verwijzingen in leden van artikel 3.20 van de Wet IB 2001 naar andere leden van dat artikel te worden aangepast.

Artikel VI

Artikel VI (artikel 3.20 van de Wet inkomstenbelasting 2001)

In de met ingang van 1 januari 2012 voorgestelde wettekst van artikel 3.20, derde lid, tweede volzin, van de Wet IB 2001 – op grond van dit wetsvoorstel vanaf 1 januari 2015 opgenomen in artikel 3.20, tweede lid, tweede volzin, van de Wet IB 2001 – is bepaald dat de verlaging van de bijtelling met 25% voor auto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gram per kilometer, tot 1 januari 2016 van toepassing is. Deze volzin wordt vanaf die datum daarmee zinledig en kan op die datum dus vervallen. Dit heeft geen gevolgen voor auto's waarvan het kenteken in de periode van 1 januari 2012 tot 1 januari 2016 voor het eerst op naam zijn gesteld. Artikel 3.20, zeventiende lid, van de Wet IB 2001, zoals dit ingevolge dit wetsvoorstel met ingang van 1 januari 2015 komt te luiden, draagt er zorg voor dat deze auto's gedurende 60 maanden vanaf de eerste dag van de maand volgend op de maand waarin het kenteken van de auto voor het eerst op naam is gesteld, de verlaging van de bijtelling met 25% behouden.

Artikel VII

Artikel VII (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Met betrekking tot de toelichting op de wijziging van artikel 13bis, derde lid, van de Wet op de loonbelasting 1964 (Wet LB 1964) wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel I, onderdeel A, opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

In overeenstemming met de ingevolge het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2012 in te voeren informatieverplichting in artikel 10a van de AWR wordt bij algemene maatregel van bestuur geregeld wanneer een belastingplichtige verplicht is de verklaring geen privégebruik, zoals omschreven in artikel 13bis, veertiende lid, van de Wet LB 1964, in te trekken. Voor het overige wordt verwezen naar de toelichting op artikel 10a van de AWR in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2012.

In het nieuwe artikel 13bis, achttiende lid, van de Wet LB 1964 wordt ook voor de loonbelasting de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto (hierna: de verklaring) opgenomen. De werknemer kan door tussenkomst van de werkgever deze verklaring afgeven als hij voornemens is de bestelauto uitsluitend zakelijk te gebruiken. Voor deze verklaring zal door de Belastingdienst een digitaal formulier ter beschikking worden gesteld. Indien de bestelauto door meerdere werknemers tegelijk wordt gebruikt dient ieder van hen door tussenkomst van de werkgever de verklaring af te geven. Het door tussenkomst van de werkgever afgeven van de verklaring dient ertoe om de werkgever tot een bepaalde grens mede verantwoordelijk te stellen voor het gebruik van de bestelauto. De werknemer kan de rittenregistratie pas achterwege laten nadat van de inspecteur een ontvangstbevestiging van de verklaring is ontvangen. Actueel toezicht wordt door de Belastingdienst uitgeoefend aan de hand van camerabeelden.

De verklaring uitsluitend zakelijk gebruik kan door de werknemer gedurende het jaar weer worden ingetrokken op grond van het voorgestelde negentiende lid van artikel 13bis van de Wet LB 1964. Bij algemene maatregel van bestuur zal in overeenstemming met de ingevolge het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2012 te introduceren informatieverplichting van artikel 10a van de AWR worden geregeld in welke gevallen de werknemer de verklaring moet intrekken alsmede in welke gevallen de inhoudingsplichtige moet melden dat de werknemer ten onrechte de verklaring nog niet heeft ingetrokken. Verwezen wordt naar de toelichting op artikel 10a van de AWR in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Overige fiscale maatregelen 2012. De inspecteur is gehouden een ontvangstbevestiging van de intrekking van de verklaring naar de werknemer en de werkgever te verzenden. Tevens wordt geregeld dat de inspecteur naar aanleiding van een melding van de inhoudingsplichtige dat hij weet of vermoedt dat de werknemer de auto ook voor privédoeleinden gebruikt, bij een voor bezwaar vatbare beschikking de werknemer kan melden dat hij de verklaring als ingetrokken beschouwt. Vanaf de dagtekening van deze beschikking kan de werknemer dan alsnog een rittenregistratie bijhouden en om een verklaring geen privégebruik verzoeken. Doet hij dit niet dan wordt een voordeel in aanmerking genomen op grond van het eerste tot en met derde lid van artikel 13bis van de Wet LB 1964.

Indien de inspecteur als gevolg van een camerabeeld het vermoeden heeft dat een bestelauto voor privédoeleinden wordt gebruikt terwijl er ten aanzien van die auto een verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto is afgegeven (en nog niet ingetrokken) wordt op grond van het nieuwe artikel 13bis, twintigste lid, van de Wet LB 1964 contact gezocht met de werknemer en werkgever. Zij krijgen de mogelijkheid het zakelijke karakter van de rit aan te tonen. Slagen zij daarin niet dan volgt op grond

van artikel 13bis, negentiende lid, van de Wet LB 1964 een naheffingsaanslag. Indien de werkgever een onjuiste verklaring heeft afgelegd, indien hij de werknemer toestemming heeft gegeven of als hij weet dat de werknemer de auto voor privédoeleinden gebruikt, dan wordt de naheffingsaanslag aan de werkgever opgelegd.

Het nieuwe artikel 13bis, eenentwintigste lid, van de Wet LB 1964 bepaalt dat indien de verklaring door de werknemer wordt ingetrokken voordat hij de bestelauto voor privédoeleinden heeft gebruikt, hij wordt geacht gedurende het jaar tot de datum van intrekking 0 kilometer privé te hebben gereden met de bestelauto. Dat geeft de werknemer de mogelijkheid om op die datum een verklaring geen privégebruik bij de inspecteur aan te vragen en vanaf die datum alsnog een rittenregistratie bij te houden waaruit blijkt dat de werknemer de auto voor niet meer dan 500 kilometer privé gebruikt.

Op grond van het nieuwe tweeëntwintigste lid van artikel 13bis van de Wet LB 1964 worden in het Uitvoeringsbesluit loonbelasting 1965 regels opgenomen met betrekking tot de wijze waarop de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto moet worden afgegeven en ingetrokken. Daarin zal worden bepaald dat dit moet geschieden met gebruikmaking van elektronische formulieren van de Belastingdienst. Het betreft zowel regels met betrekking tot het verzoek, de intrekking als de bevestiging van beide door de inspecteur.

Voor de toelichting op het voorgestelde drieëntwintigste tot en met zevenentwintigste lid van artikel 13bis van de Wet LB 1964 wordt verwezen naar de toelichting op artikel 3.20, zestiende tot en met eenentwintigste lid, van de Wet IB 2001 bij artikel I, onderdeel A.

Artikel VIII

Artikel VIII (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor een toelichting op de wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 per 1 juli 2012 wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel II opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel IX

Artikel IX (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor een toelichting op de wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 met ingang van 1 januari 2013 wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel III opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel X

Artikel X (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor een toelichting op de wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 met ingang van 1 januari 2014 wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel IV opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel XI

Artikel XI (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor een toelichting op de wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 met ingang van 1 januari 2015 wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel V opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel XII

Artikel XII (artikel 13bis van de Wet op de loonbelasting 1964)

Voor een toelichting op de wijziging van artikel 13bis van de Wet LB 1964 met ingang van 1 januari 2015 wordt verwezen naar de toelichting op de in artikel VI opgenomen wijziging van artikel 3.20 van de Wet IB 2001.

Artikel XIII

Artikel XIII, onderdeel A (artikel 8 van de Wet op de omzetbelasting 1968)

Het nieuwe onderdeel a van artikel 8, vierde lid, heeft betrekking op een dienst waarbij een ondernemer een personen- of bestelauto tegen een vergoeding in gebruik geeft aan een verbonden afnemer die geen volledig recht heeft op aftrek van de voorbelasting op de voet van artikel 15 van de Wet OB 1968. Het gebruik van die auto door de afnemer vindt daarbij plaats voor andere dan bedrijfsdoeleinden van de ondernemer. Doorgaans gaat het daarbij om woon-werkverkeer of overig privégebruik door de afnemer.

Wanneer de vergoeding die ter zake van het hiervoor bedoelde gebruik aan de afnemer in rekening wordt gebracht lager is dan de zogenoemde «normale waarde», dan wordt de vergoeding voor de btw-heffing vastgesteld op de die normale waarde. Deze nieuwe regeling is gebaseerd op artikel 80, lid 1, onder a, van de BTW-Richtlijn 2006.¹ Op basis van genoemd artikel kunnen de lidstaten van de EU om belastingfraude en ontwijking te voorkomen, bepalen dat in verschillende gevallen van verbondenheid tussen de leverancier en de afnemer, de maatstaf van heffing voor de btw wordt verhoogd naar de normale waarde.

Het begrip normale waarde is reeds gedefinieerd in artikel 2a, eerste lid, onderdeel s, van de Wet OB 1968. Bij het in gebruik geven van een auto aan een verbonden afnemer als hiervoor bedoeld, wordt de normale waarde van deze dienst gevormd door het volledige bedrag dat de afnemer zou moeten betalen indien hij een zelfde auto onder de zelfde voorwaarden in gebruik zou willen krijgen van een zelfstandige leverancier bij vrije mededinging. In de gevallen waarin er geen met de onderhavige dienst vergelijkbare dienst voorhanden is, wordt de normale waarde op een ander bedrag vastgesteld. Dat bedrag mag ingevolge voornoemde bepaling echter nooit lager zijn dan het totale bedrag van alle door de ondernemer ter zake van het in gebruik geven van de desbetreffende auto gemaakte uitgaven. Bij het vaststellen van de normale waarde moet rekening gehouden worden met de verhouding tussen zakelijke kilometers en privé kilometers, zodat vaste kostencomponenten slechts voor het privéaandeel in het totale autogebruik in de btw-heffing betrokken worden.

In artikel 8, vierde lid, laatste alinea, is aangegeven wat in het kader van deze bepaling wordt bedoeld met een verbonden afnemer. Onder een verbonden afnemer wordt verstaan een werknemer, een afnemer waarmee de ondernemer een familiale band heeft en een afnemer die een bestuurlijke band met de ondernemer heeft. Een familiale band moet ruim uitgelegd worden, en beperkt zich derhalve niet tot het gezin van de ondernemer. Bij afnemers met een bestuurlijke band met de ondernemer kan gedacht worden aan vennoten, firmanten, maten en leden van het bestuur van een onderneming.

De hiervoor beschreven regeling heeft, zoals gezegd, betrekking op situaties waarin een auto in gebruik wordt gegeven tegen een vergoeding die lager is dan de normale waarde. Daarbij wordt echter niet bedoeld op de gevallen waarin niet meer dan een symbolische vergoeding in rekening wordt gebracht. Laatstbedoelde situaties worden gelijkgesteld met het kosteloos in gebruik geven van de auto.

¹ Richtlijn nr. 2006/112/EG van de Raad van de Europese Unie van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU L 347).

Voor de volledigheid wordt in dit verband nog opgemerkt dat het gebruik van een personen- of bestelauto die door een ondernemer kosteloos ter beschikking wordt gesteld, met ingang van 1 juli 2011 wordt belast als een fictieve dienst op de voet van artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de Wet OB 1968. Voor een fictieve dienst wordt de vergoeding ingevolge artikel 8, zevende lid, van die wet gesteld op de door de ondernemer voor het verrichten van de dienst gemaakte uitgaven. Artikel 5a van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968, waarin nader is uitgewerkt welke kosten tot deze uitgaven behoren, zal met terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011 worden aangepast in verband met het onder de heffing voor fictieve diensten brengen van een kosteloos in gebruik gegeven auto. Voortaan zullen ook de directe verbruikskosten en andere gebruikskosten die samenhangen met het gebruik van het goed, zoals in geval van auto's bijvoorbeeld brandstofkosten, in aanmerking dienen te worden genomen voor het bepalen van de vergoeding, voor zo ver voor deze kosten recht op volledige of gedeeltelijke aftrek is ontstaan. Het maakt daarbij in de nieuwe opzet niet uit of de auto behoort tot het ondernemingsvermogen van de ondernemer, dan wel of de auto is geleased of gehuurd. De strekking van artikel 5a, tweede lid, van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968, waarin het in aanmerking te nemen bedrag voor de kosten van de verwerving of de vervaardiging van het goed is bepaald, blijft ongewijzigd. Omdat de wijziging van artikel 5a van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 niet vóór 1 juli 2011 gecommuniceerd was, zal worden geregeld of goedgekeurd dat tot 31 december 2011 gehandeld mag worden naar de tekst van artikel 5a van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 zoals deze op 30 juni 2011 luidde. Omdat bijvoorbeeld brandstofkosten dan niet in de btw-heffing betrokken worden, bestaat voor deze brandstofkosten ook geen recht op aftrek van btw voor zover de brandstof wordt gebruikt voor privédoeleinden. Bij het vaststellen van de grondslag voor de btw-heffing moet rekening gehouden worden met de verhouding tussen zakelijke kilometers en privé kilometers, zodat vaste kostencomponenten slechts voor het privéaandeel in het totale autogebruik in de btw-heffing betrokken worden. Mocht onverhoopt uit jurisprudentie of anderszins blijken dat artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de Wet OB 1968 (in bepaalde gevallen) niet van toepassing is op de onderhavige dienst, geldt voor die gevallen artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Wet OB 1968. Voor zover echter blijkt dat onderhavige dienst geen belaste dienst in de zin van de Wet OB 1968 vormt, en dus artikel 4, tweede lid, onderdeel b, van de Wet OB 1968 ook niet van toepassing is, bestaat voor de gemaakte uitgaven voor de onderhavige dienst geen recht op aftrek van btw. In artikel 8, vierde lid, onderdeel b, is bepaald dat met betrekking tot handelingen, bedoeld in artikel 4, derde lid, van de Wet OB 1968 de vergoeding wordt gesteld op de normale waarde van die dienst. Deze bepaling was reeds opgenomen in dit artikellid en leidt derhalve niet tot een materiële wijziging voor genoemde handelingen.

Artikel XIII, onderdeel B (artikel 15 van de Wet op de omzetbelasting 1968)

Als onderdeel van het pakket maatregelen om te komen tot een gewijzigde btw-heffing van het privégebruik van de auto van de zaak, is artikel 15 van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 vervallen. Dit artikel bepaalde hoe de btw-heffing verliep op het houden van een auto van de zaak die mede werd gebruikt voor privédoeleinden van de ondernemer. Met de wijziging van artikel 15, zesde lid, van de Wet OB 1968 wordt de delegatiebepaling waarop artikel 15 van de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 tot 1 juli 2011 berustte, geschrapt. De laatste volzin van artikel 15, zesde lid, van de Wet OB 1968 is anders geredigeerd om te voorkomen dat twee opeenvolgende zinnen met het woord «daarbij» beginnen. Hiermee is geen inhoudelijke wijziging

beoogd. Bovenstaande wijzigingen vinden plaats met terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011.

Artikel XIII, onderdeel C (artikel 16a van de Wet op de omzetbelasting 1968)

In artikel 16a van de Wet OB 1968 is onder andere bepaald dat ter zake van prestaties als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Wet OB 1968 de belasting niet verschuldigd is indien het gebruik betreft als bedoeld in de op artikel 15, zesde lid, derde volzin, gebaseerde ministeriële regeling. Vanwege het vervallen van artikel 15, zesde lid, derde volzin, en de daarop gebaseerde ministeriële regeling, moet het mede voor privédoeleinden gebruiken van een auto van de zaak door een ondernemer voortaan in de heffing worden betrokken op grond van artikel 4, tweede lid van de Wet OB 1968. Om die reden wordt artikel 16a zodanig aangepast dat dit artikel niet langer van toepassing is op het gebruik, bedoeld in de op artikel 15, zesde lid, derde volzin, gebaseerde ministeriële regeling. Deze wijziging vindt plaats met terugwerkende kracht tot en met 1 juli 2011.

Artikel XIV

Artikel XIV (goedkeuring koninklijk besluit van 23 juni 2011 – Stb. 321 – tot wijziging van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968)

Als onderdeel van een pakket van maatregelen dat is aangekondigd in meergenoemde brief van 17 juni 2011 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal¹, is bij het koninklijk besluit van 23 juni 2011 tot wijziging van het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 (Stb. 321) laatstgenoemd besluit niet langer van toepassing verklaard voor auto's die aan het personeel ter beschikking worden gesteld voor persoonlijke doeleinden.

Ingevolge artikel 16, tweede lid, van de Wet OB 1968 dient een wijziging van het BUA wettelijk te worden goedgekeurd. Het onderhavige artikel XIV voorziet daarin.

Artikel XV

Artikelen XV, onderdeel A, XVI, XVII en XVIII (artikel 9 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

In de autobrief en het algemeen deel van deze memorie is geconcludeerd dat het onderzoek naar de aanpassing van de zuinigheidsgrenzen in de BPM, de MRB en de bijtelling² voldoende aanknopingspunten biedt om de naar aanleiding van dat onderzoek gedane voorstellen om te zetten in een wetsvoorstel. De artikelen XV, XVI, XVII en XVIII geven hier invulling aan door deze nieuwe tariefsstructuur in de BPM tot en met 2015 vast te leggen. De drie belangrijkste wijzigingen in de voorgestelde tariefstructuur van de BPM betreffen:

- 1) de jaarlijkse aanpassing van alle CO₂-schijfgrenzen, te weten op 1 juli 2012, 1 januari 2013, 1 januari 2014 en 1 januari 2015;
- 2) het langzaam naar elkaar toegroeien van de benzine- en de dieselschijfgrenzen en tarieven tot gelijke grenzen en tarieven in 2015;
- 3) het vervangen van de vaste dieseltoeslag door een CO₂-gerelateerde toeslag. Deze lineair oplopende dieseltoeslag kent een tarief per gram CO₂-uitstoot en start bij een CO₂-uitstoot van 70 gram per kilometer.

De eerste schijf vangt in de eindsituatie (2015) aan bij een CO₂-uitstoot van 82 gram per kilometer. Auto's met een lagere CO₂-uitstoot zijn vrijgesteld van BPM (met uitzondering van een eventueel verschuldigde dieseltoeslag). Dit is een aanscherping ten opzichte van de huidige vrijstellingsgrens op grond waarvan benzineauto's zijn vrijgesteld bij een

¹ Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 3.

² Ecorys, Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto's, mei 2011, bijlage bij Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1.

maximale uitstoot van 110 gram per kilometer en dieselauto's bij een maximale uitstoot van 95 gram per kilometer.

De CO₂-gerelateerde dieseltoeslag vervangt de huidige vaste en dus voor alle dieselauto's gelijke dieseltoeslag en doet recht aan het idee dat het gemiddelde accijnsverschil tussen een benzine- en een dieselauto ten gunste van de dieselauto toeneemt naarmate de auto meer verbruikt. Hoe hoger het verbruik, hoe hoger het accijnsvoordeel en dus een «noodzaak» tot een hogere dieseltoeslag. Vanaf 1 juli 2012 zal derhalve voor elke dieselauto een dieseltoeslag gelden van een vast tarief per gram CO₂-uitstoot boven de 70 gram per kilometer. Het tarief neemt geleidelijk toe van € 40 per gram per kilometer in 2012 tot € 80 per gram per kilometer in 2015 (prijzen 2011). Tot 1 juli 2012 geldt voor dieselauto's met een uitstoot van meer dan 95 gram per kilometer een vaste toeslag van € 1 900. Door de dieseltoeslag aan te laten vangen bij een uitstoot van 70 gram per kilometer wordt feitelijk de vrijstelling in de BPM voor de zeer zuinige dieselauto beperkt tot dat deel van de BPM dat geen betrekking heeft op de dieseltoeslag. De volledige vrijstelling geldt slechts voor dieselauto's met een CO₂-uitstoot van ten hoogste 70 gram per kilometer. De in het Belastingplan 2009 reeds vastgelegde ombouw van de BPM van een op catalogusprijs gebaseerde belasting naar een op CO₂-uitstoot gebaseerde belasting wordt in de nieuwe tariefsstructuur gecontinueerd in hetzelfde tempo als voorzien. Dit betekent dat in artikel XV het catalogusdeel voor 2012 is teruggebracht tot 11,1% van de cataloguswaarde en dat op grond van artikel XVI de BPM vanaf 2013 alleen nog gebaseerd is op de CO₂-uitstoot.

Op een tweetal punten wijkt de in de artikelen XV, XVI, XVII en XVIII opgenomen tariefstructuur af van het voorstel zoals gedaan in het kader van het externe onderzoek, te weten de tariefstelling en de vierde schijf. De tariefstelling wijkt af omdat in de voorstellen uit het externe onderzoek is uitgegaan van de meest recent bekende BPM-opbrengst uit 2010, zijnde € 1,9 mld. In het dit wetsvoorstel wordt daarentegen uitgegaan van de meest recente raming van de BPM-opbrengst voor 2011, te weten de raming welke is opgenomen in de Miljoenennota 2012. De opbrengstraming in de miljoenennota 2012 bedraagt € 2,1 mld. Voor de jaren 2012 tot en met 2015 heeft dit tot gevolg dat de tarieven opwaarts zijn bijgesteld ten opzichte van de voorstellen uit het externe onderzoek. De huidige tariefstructuur kent drie schijven. In de nieuwe tariefstructuur wordt een vierde schijf ingevoerd, omdat is geconstateerd dat de progressiviteit van de tariefstelling voor auto's met een meer dan gemiddelde CO₂-uitstoot versterking behoeft ten opzichte van de voorstellen voortvloeiende uit het externe onderzoek. De artikelen XV, XVI, XVII en XVIII geven hier invulling aan door het vastleggen van de bijbehorende CO₂-grenzen voor de derde en de vierde schijf en de vaststelling van het progressieve tarief in de vierde schijf.

In het kader van het Algemeen Overleg dat op 30 juni 2011 is gevoerd met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over de autobrief, is toegezegd om in overleg met de (groen)gasbranche te kijken naar de mogelijkheden om het aandeel BPM voor groengasauto's te verlagen met als randvoorwaarde dat de totale belastingdruk gelijk blijft. Om te bewerkstelligen dat het aandeel BPM in een aardgasauto wordt verlaagd wordt voorgesteld om in de BPM de huidige koppeling van de aardgasauto aan de CO₂-grenzen en tarieven voor dieselauto's los te laten, waardoor de gunstigere CO₂-grenzen en -tarieven voor benzineauto's van toepassing worden voor de aardgasauto's waarvan de aardgasinstallatie al in de fabriek is ingebouwd. Om de totale belastingdruk voor «groengasauto's» gelijk te houden zullen de tarieven in de MRB worden verhoogd. Dit is nader uitgewerkt in artikel XXI (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994).

Artikel XV, onderdeel B (artikel 16b van Wet op de belasting van personen-auto's en motorrijwielen 1992)

De wijziging van artikel 16b van de Wet op de belasting van personen-auto's en motorrijwielen 1992 (Wet BPM 1992) voorziet in de inflatiecorrectie van de CO₂-gerelateerde dieseltoeslag. Deze gewijzigde bepaling zal op 1 januari 2013 voor het eerst de inflatie corrigeren van het dan geldende CO₂-afhankelijke deel van het BPM-tarief van artikel 9, eerste lid van de Wet BPM 1992. De inflatiecorrectie van 1,7% voor 2012 is reeds toegepast op de bedragen vermeld in de artikelen XV, onderdeel A, XVI, XVII en XVIII. In tegenstelling tot de tabeltarieven die luiden in hele euro's zal de CO₂-gerelateerde dieseltoeslag worden afgerond op hele eurocenten.

Artikel XIX

Artikel XIX (overgangsbepaling artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992)

De inflatiecorrectie van 1,7% voor 2012 is reeds toegepast op de bedragen vermeld in de artikelen XV, XVI, XVII en XVIII. Het ingevolge artikel XV, onderdeel B, gewijzigde artikel 16b van de Wet BPM 1992, waarin wordt voorzien in jaarlijkse inflatiegerelateerde correctie van de CO₂-gerelateerde tarieven, zal voor de eerste keer worden toegepast op 1 januari 2013, nadat artikel XV, onderdeel A, in werking is getreden. De in dit wetsvoorstel opgenomen tariefstructuur voor de jaren 2014 en 2015 dient in de jaren voorafgaand aan de inwerkingtreding echter ook te worden geïndexeerd voor de inflatiecorrectie. In het onderhavige artikel XIX wordt geregeld dat de CO₂-gerelateerde tarieven van de artikelen XVII en XVIII worden gecorrigeerd voor inflatie in de kalenderjaren voorafgaand aan de inwerkingtreding. Dit betekent dat de CO₂-gerelateerde tarieven van artikel XVII – met als inwerkingtredingsdatum 1 januari 2014 – voor inflatie moeten worden gecorrigeerd in 2013. De CO₂-gerelateerde tarieven van artikel XVIII – met inwerkingstredingsdatum 1 januari 2015 – moeten voor inflatie worden gecorrigeerd in 2013 en 2014. De in de artikelen XVII en XVIII opgenomen tabeltarieven luiden in hele euro's en de CO₂-gerelateerde dieseltoeslag in hele eurocenten. De niet afgeronde bedragen zullen het uitgangspunt vormen voor de indexatie op 1 januari 2013 en bij het begin van het kalenderjaar van de jaren daarop volgende. Op moment van inwerkingtreding van de artikelen XVII en XVIII zullen de tabelbedragen worden afgerond op hele euro's. In het jaar van inwerkingtreding van artikel XVII en XVIII, respectievelijk 2014 en 2015, zorgt de werking van het nieuwe artikel 16b van de Wet BPM 1992 er «automatisch» voor dat de uiteindelijke CO₂-gerelateerde tarieven voor de inflatie worden gecorrigeerd, uitgaande van de bedragen na toepassing van artikel XIX. Voor het kalenderjaar van inwerkingtreding van artikel XVII en XVIII behoeft derhalve geen afzonderlijke regeling te worden opgenomen.

Artikel XX

Artikel XX (artikelen 28, 49 en 68 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Zoals toegelicht in het algemeen deel van deze memorie vervalt de korting op de motorrijtuigenbelasting indien deze voor vier kwartalen vooruit wordt betaald. Hiertoe strekt het vervallen van de artikelen 28, 49 en 68 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994.

Artikel XXI

Artikel XXI (artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Zoals hiervoor al is gememoreerd is in het kader van het overleg met de vaste commissie voor Financiën van de Tweede Kamer over de autobrief toegezegd om in overleg met de groengasbranche te kijken naar de mogelijkheden om het aandeel BPM voor groengasauto's te verlagen met als randvoorwaarde dat de totale belastingdruk gelijk blijft. Om dit te bewerkstelligen wordt voorgesteld om in de BPM de koppeling van de aardgasauto aan de CO₂-tarieven voor dieselauto's los te laten, waardoor de CO₂-tarieven voor benzineauto's gaan gelden. Om de totale belastingdruk voor «groengasauto's» gelijk te houden zullen de tarieven in de MRB worden verhoogd. Met de wijziging van artikel 23 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MRB 1994) wordt voorgesteld om de voor de motorrijtuigenbelasting aan te sluiten bij de tariefstelling van lpg-auto's met een zogenoemde G3-installatie. Dat betekent dat de toeslag in de MRB zoals die geldt voor de LPG3-auto ook van toepassing wordt op een auto die geschikt is gemaakt voor het rijden op aardgas/groen gas. Voor een auto met een gewicht van 1100 kg betekent dit een stijging van de MRB met circa € 41 per kwartaal. Deze verhoging heeft geen gevolgen voor de hoogte van de provinciale opcenten. Deze worden berekend over de zogenoemde hoofdsom van de MRB zonder toeslagen.

Artikel XXII

Artikelen XXII en XXIII (artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994)

Voor personenauto's met een CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer wordt een tijdelijke vrijstelling in de MRB geïntroduceerd. Deze vrijstelling gaat op basis van artikel XXII in op het moment dat de huidige vrijstelling wordt beëindigd, te weten 1 januari 2014 en loopt door tot en met 2015. Op 1 januari 2016 vervalt de regeling op grond van artikel XXIII. Hiermee wordt tijdelijk een gedrag beloond waarbij een fabrikant of importeur, maar ook een consument, zijn nek durft uit te steken om te investeren in doorbraaktechnologieën. Tijdelijke stimulering is hier gewenst om een dusdanig volume te realiseren waardoor het mogelijk wordt dat de prijs van het product kan dalen en daardoor een doorbraak van het product een kans krijgt. De keuze voor CO₂-uitstoot van niet meer dan 50 gram per kilometer sluit aan bij de Europese regelgeving waarin voor voertuigen met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gram per kilometer zogenoemde super-credits kunnen worden verkregen. De bijzondere regelingen in de MIA en de VAMIL voor elektrische en semi-elektrische auto's sluiten overigens aan bij de specifieke uitstootgrens van 50 gram per kilometer.

Artikel XXIV

Artikel XXIV, onderdeel A (artikel 1a van de Wet op de accijns)

Aan artikel 1a, eerste lid, van de Wet op de accijns wordt een nieuw onderdeel toegevoegd, waarin wordt bepaald welke richtlijn wordt bedoeld met de Richtlijn hernieuwbare energie.

Artikelen XXIV, onderdeel B, en XXV (artikel 27 van de Wet op de accijns)

Zoals is aangekondigd in de autobrief wordt het accijnstarief voor vloeibaar gemaakt petroleumgas in twee stappen verhoogd met in totaal € 50 per 1 000 kg. Daarom wordt in artikel 27, eerste lid, onderdeel d, het

aldaar genoemde tarief van € 155,04 verhoogd met de eerste stap van € 25 per 1 000 kg tot € 180,04. Met ingang van 1 januari 2013 zal het tarief opnieuw worden verhoogd met € 25 per 1 000 kg tot € 205,04. In verband met deze stapsgewijze verhoging zal inzake het accijnstarief voor vloeibaar gemaakt petroleumgas bij het begin van de kalenderjaren 2012 en 2013 geen indexatie plaatsvinden.

Artikel XXIV, onderdeel C (artikel 71h van de Wet op de accijns)

Artikel 71h van de Wet op de accijns wordt geheel vervangen. Het huidige artikel 71h voorziet in de mogelijkheid van een gedeeltelijke teruggaaf van accijns voor uitsluitend het product E85 (benzine met 70 tot 85% bio-ethanol). Het nieuwe artikel 71h voorziet in een generieke regeling, die van toepassing is op biobrandstoffen dan wel mengsels van biobrandstoffen en fossiele brandstoffen, waarvan de energie-inhoud lager is dan die van de gelijkwaardige motorbrandstof. Om in aanmerking te komen voor de teruggaaf moet de biobrandstof voldoen aan duurzaamheidscriteria als bedoeld in artikel 17 van de Richtlijn hernieuwbare energie. Zoals is aangegeven in de autobrief wordt de mogelijkheid tot gedeeltelijke teruggaaf van accijns beperkt tot motorbrandstoffen die een hoeveelheid biobrandstof bevatten die meer bedraagt dan het in de Richtlijn hernieuwbare energie genoemde percentage van het energieverbruik in het vervoer dat in 2020 afkomstig moet zijn van hernieuwbare bronnen, te weten 10% op basis van energie-inhoud. Dit betekent bijvoorbeeld voor motorbrandstoffen die bio-ethanol bevatten dat zich in 1 000 liter motorbrandstof minimaal 145 liter bio-ethanol moet bevinden om voor de teruggaaf in aanmerking te kunnen komen. Indien genoemde grens wordt overschreden wordt teruggaaf verleend voor alle in de motorbrandstof aanwezige biobrandstof. Zoals ook is aangegeven in de autobrief zal met het oog op de uitvoerbaarheid worden bezien of aan de teruggaaf voorwaarden zoals een minimumbedrag zullen worden gesteld. In artikel 71h, vijfde lid, wordt bepaald dat voor de vaststelling van de energie-inhoud voor zover mogelijk moet worden uitgegaan van hetgeen hiertoe is opgenomen in bijlage III bij de Richtlijn hernieuwbare energie. In deze bijlage is de energie-inhoud van de meeste op dit moment bekende biobrandstoffen opgenomen alsmede die van benzine en diesel. Als er sprake mocht zijn van gebruik van andere dan in de bijlage genoemde motorbrandstoffen, zal de energie-inhoud op andere wijze moeten worden vastgesteld. Dit zou kunnen worden bepaald bij algemene maatregel van bestuur. De mogelijkheid hiertoe wordt geboden door artikel 71h, zevende lid.

Artikel XXVI

Artikel XXVI, onderdeel A (artikel 53 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel 50, eerste lid, van de Wet belastingen op milieugrondslag (hierna: Wbm) bepaalt onder meer dat belasting wordt geheven ter zake van de levering van aardgas via een aansluiting aan een CNG-vulstation. CNG (gecomprimeerd aardgas) kan echter ook op andere wijze dan via een aansluiting aan een CNG-vulstation worden geleverd, bijvoorbeeld door middel van modules (feitelijk grote gasflessen). In dat geval kan de levering niet worden belast op grond van artikel 50, eerste lid, Wbm, maar moet de levering worden belast op grond van artikel 50, vierde lid, onderdeel a, Wbm. Op grond van artikel 53, tweede lid, Wbm wordt in dat geval de belasting niet geheven van degene die de levering verricht, maar van de gebruiker. Dit leidt tot ongewenste complicaties in de uitvoering omdat het aantal gebruikers veel hoger is dan het aantal leveranciers. Ter vereenvoudiging is daarom aan artikel 53 een nieuw

derde lid toegevoegd, waarin is bepaald dat de afwijking die is opgenomen in het tweede lid, niet van toepassing is indien het aardgas betreft dat op andere wijze dan via een aansluiting aan een CNG-vulstation als CNG wordt afgeleverd. Op grond hiervan kan de belasting worden geheven van degene die de levering van het aardgas verricht. Dit is niet degene die het CNG aflevert aan degene die het als motorbrandstof gebruikt, maar degene die bijvoorbeeld de module met al dan niet reeds gecompriemd aardgas levert aan degene die vanuit deze module CNG gaat afleveren aan degene die het als motorbrandstof gebruikt.

Artikelen XXVI, onderdeel B, en XXVII (artikel 59 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Zoals aangekondigd in de autobrief wordt het speciale tarief in de energiebelasting voor aardgas, dat wordt geleverd aan een CNG-vulstation, in twee stappen verhoogd tot € 0,16 per kubieke meter. Daarom wordt in artikel 59, eerste lid, onderdeel b, het aldaar genoemde tarief van € 0,0318 per kubieke meter met ingang van 1 januari 2012 verhoogd tot € 0,096 per kubieke meter. Met ingang van 1 januari 2013 zal het tarief worden verhoogd tot € 0,16 per kubieke meter. In verband met deze stapsgewijze verhoging zal inzake het in artikel 59, eerste lid, onderdeel b genoemde tarief bij het begin van de kalenderjaren 2012 en 2013 geen indexatie plaatsvinden.

Artikel XXVIII

Artikel XXVIII (artikelen 27a en 84a van de Wet op de accijns en 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Artikel 27a van de Wet op de accijns regelt de jaarlijkse indexatie van een aantal accijnstarieven, waaronder begrepen de gasvormige brandstoffen. Dit artikel vindt ingevolge het onderhavige artikel XXVIII geen toepassing bij het begin van de kalenderjaren 2012 en 2013 op de bedragen genoemd in artikel 27, eerste lid, onderdeel d, van de Wet op de accijns. Hetzelfde geldt voor artikel 90 van de Wet belastingen op milieugrondslag dat ten aanzien van een aantal energiebelastingtarieven (eveneens gasvormige brandstoffen) de indexatie regelt en ingevolge het onderhavige artikel XXVIII geen toepassing vindt bij het begin van de kalenderjaren 2012 en 2013 op de bedragen genoemd in artikel 59, eerste lid, onderdeel b, van de Wet belastingen op milieugrondslag.

Op grond van artikel 84a van de Wet op de accijns moet bij verhoging van het accijnstarief van minerale oliën een bedrag aan accijns, gelijk aan die verhoging, worden geheven over de voorraad van de betreffende minerale olie die bij het ingaan van de verhoging in een opslagplaats voorhanden is. Het gaat om minerale oliën waarover reeds accijns is voldaan en waarvoor het verschil met het nieuwe hogere tarief moet worden bijbetaald. Artikel XXIV, onderdeel B, en artikel XXV, van dit wetsvoorstel voorzien in verhoging van het accijnstarief van vloeibaar gemaakt petroleumgas (vooral LPG) met ingang van 1 januari 2012 en 1 januari 2013. Omdat het vaststellen van de fysieke voorraad LPG niet eenvoudig is en het bedrag aan accijns dat hierover zou moeten worden bijbetaald naar verwachting gering zal zijn, wordt afgezien van de toepassing van artikel 84a aan het begin van de kalenderjaren 2012 en 2013 ter zake van de verhoging van het accijnstarief in artikel 27, eerste lid, onderdeel d, van de Wet op de accijns.

Artikel XXIX

Artikel XXIX (artikel 222 van de Provinciewet)

Het vervallen van de artikelen 28 en 68 in de Wet MRB in verband met het vervallen van de korting bij jaarbetaling van de MRB (artikel XX), brengt met zich dat de verwijzing naar die artikelen in de Provinciewet dienen te vervallen. Hiertoe strekt de onderhavige wijziging van artikel 222 van de Provinciewet.

Artikel XXX

Artikel XXX (artikelen XI en XIV van het Belastingplan 2011)

Artikel XI van het Belastingplan 2011 voorziet in een wijziging van de tariefstelling in de BPM voor 2013. De artikelen XVI, XVII en XVIII van dit wetsvoorstel leggen de tariefstructuur opnieuw vast voor de jaren 2013 tot en met 2015. Artikel XI van het Belastingplan 2011 kan daarmee vervallen. Artikel XIV van het Belastingplan 2011 kan vervallen omdat artikel 16b van de Wet BPM 1192 reeds van toepassing is op de tarieven die inwerkingtreden op 1 januari 2012 en artikel XIX, in combinatie met artikel 16b van de Wet BPM 1992, de inflatiecorrectie regelt voor de tarieven die ingevolge het onderhavige wetsvoorstel in de jaren 2013, 2014 en 2015 van toepassing zullen worden.

Artikel XXXI

Artikel XXXI, onderdelen A en C (artikelen I en II van de Wet uniformering loonbegrip)

De in artikel XXXI, onderdelen A en C, opgenomen wijzigingen van de Wet uniformering loonbegrip hangen samen met de eveneens in dit wetsvoorstel opgenomen aanpassing van artikel 13bis van de Wet LB 1964, waarbij – naast de reeds bestaande verklaring geen privégebruik – de zogenoemde verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto wordt geïntroduceerd. Op grond van artikel 59, zevende lid, van de Wet financiering sociale verzekeringen en artikel 49, vierde lid, van de Zorgverzekeringwet, zoals deze bepalingen ingevolge de Wet uniformering loonbegrip komen te luiden, vindt naheffing van de premies voor de werknemersverzekeringen, respectievelijk van de inkomensafhankelijke bijdrage Zorgverzekeringwet, overeenkomstig de naheffing van loonbelasting op grond van artikel 13bis, zestiende lid, van de Wet LB 1964, plaats bij een werknemer met een verklaring geen privégebruik, voor zover die naheffingen het gevolg zijn van een intrekking van die verklaring of het door de desbetreffende werknemer niet doen blijken dat de auto op kalenderjaarbasis voor niet meer dan 500 kilometer voor privédoeleinden is gebruikt. Omdat de op dat punt voor de loonbelasting in artikel 13bis, zestiende lid, van de Wet LB 1964 opgenomen regels op grond van het nieuwe artikel 13bis, twintigste lid, van de Wet LB 1964 ook gaan gelden voor de verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto, ligt het voor de hand om de in de Wet uniformering loonbegrip opgenomen tekst van artikel 59, zevende lid, van de Wet financiering sociale verzekeringen en van artikel 49, vierde lid, van de Zorgverzekeringwet aan te vullen met een verwijzing naar artikel 13bis, twintigste lid, van de Wet LB 1964. Daarmee wordt bewerkstelligd dat ook de in het voorgestelde artikel 13bis, twintigste lid, van de Wet LB 1964 opgenomen regels voor de naheffing bij een werknemer met een verklaring uitsluitend zakelijk gebruik bestelauto van overeenkomstige toepassing zijn op de premies voor de werknemersverzekeringen, respectievelijk op de inkomensafhankelijke bijdrage Zorgverzekeringwet.

Artikel XXXI, onderdelen B en D (artikelen IA en IIA van de Wet uniformering loonbegrip)

De in artikel XXXI, onderdelen B en D, opgenomen wijzigingen in de Wet uniformering loonbegrip hangen samen met de in dit wetsvoorstel met ingang van 1 januari 2015 opgenomen vernummering van enkele leden van artikel 13bis van de Wet LB 1964. Bij de in deze onderdelen opgenomen wijzigingen is rekening gehouden met de in artikel XXXI, onderdelen A en C, opgenomen wijzigingen van de Wet financiering sociale verzekeringen en de Zorgverzekeringswet.

Artikel XXXII

Artikel XXXII (inwerkingtreding)

Het wetsvoorstel treedt ingevolge het eerste lid van artikel XXXII in werking met ingang van 1 januari 2012.

De in artikel XIII opgenomen wijzigingen van de Wet OB 1968 met betrekking tot de bepalingen voor de normale waarde inzake het privégebruik van een auto van de zaak alsmede de met het privégebruik van een auto van de zaak samenhangende technische aanpassingen, werken ingevolge het tweede lid terug tot en met 1 juli 2011. Dit is dezelfde datum als die waarop de in het algemeen deel van deze memorie aangehaalde wijzigingen in de Uitvoeringsbeschikking omzetbelasting 1968 en in het Besluit uitsluiting aftrek omzetbelasting 1968 inzake de btw-heffing op het privégebruik van een auto van de zaak hebben plaatsgevonden. Er is voor terugwerkende kracht gekozen om rekening te houden met de gevolgen indien de hoogste rechtsinstantie in de procedures genoemd in paragraaf 3.5 van de Algemene toelichting onverhoopt tot het oordeel zou komen, dat er voor de correctie privégebruik auto voor de omzetbelasting geen onderscheid mag worden gemaakt naar milieudifferentiatie. Een zodanig oordeel zou betekenen dat elke ondernemer een beroep zou kunnen doen op het laagste percentage. Dit laagste percentage is in 2011 0%. In die situatie zou vanaf de datum van de uitspraak van de rechtbank Haarlem in het geheel geen correctie voor privégebruik kunnen plaatsvinden totdat de wetgeving zou zijn aangepast.

Gelet op het grote budgettaire beslag dat met de correctie privégebruik auto is gemoeid, is er daarom in voorzien dat de regelgeving zo snel mogelijk en dus met terugwerkende kracht tot 1 juli 2011 wordt aangepast. Zo wordt ook een periode van onzekerheid voorkomen met de daarbij behorende naar verwachting grote bezwaarstromen. Opgemerkt zij dat nu de normale waarde een wezenlijk element is in het bereiken van een heffing die nagenoeg gelijk is aan voorheen, juist daarvoor die terugwerkende kracht passend is.

De staatssecretaris van Financiën,
F. H. H. Weekers