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 autobrief[[1]](#footnote-1) (hierna: de autobrief), voor alle auto’s gebaseerd op de gemiddelde leasetermijn van leaseauto’s.[[2]](#footnote-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 voor1 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 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 eigendomswisselingen 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 50gram 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.[[3]](#footnote-3) 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 gedoeld 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.

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 vervaarding 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 wijzing 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-Generaal[[4]](#footnote-4), 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 bijtelling[[5]](#footnote-5) 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 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 tariefsstelling 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 personenauto’s en motorrijwielen 1992)

De wijziging van artikel 16b van de Wet op de belasting van personenauto’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 Wetop 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 Wetop de motorrijtuigenbelasting 1994.

Artikel XXI

Artikel XXI (artikel 23 van de Wetop 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 1 100 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 Wetop 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 t 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 1000 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 1000 kg tot € 180,04. Met ingang van 1 januari 2013 zal het tarief opnieuw worden verhoogd met € 25 per 1000 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 1000 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 verbruiker. Dit leidt tot ongewenste complicaties in de uitvoering omdat het aantal verbruikers 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 gecomprimeerd 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 Zorgverzekerinsgwet, zoals deze bepalingen ingevolge de Wet uniformering loonbegrip komen te luiden, vindt naheffing van de premies voor de werknemersverzekeringen, respectievelijk van de inkomensafhankelijke bijdrage Zorgverzekerinsgwet, 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 Zorgverzekeringswet 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 Zorgverzekeringswet.

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,

1. Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1. [↑](#footnote-ref-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. [↑](#footnote-ref-2)
3. 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). [↑](#footnote-ref-3)
4. Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 3. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ecorys, Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto’s, mei 2011, bijlage bij Kamerstukken II 2010/11, 32 800, nr. 1. [↑](#footnote-ref-5)