

Vianen, 4 november 2014

Open brief aan de Kamerleden van alle fracties in de Tweede Kamer

Geachte Kamerleden,

Uit de media begrijpen wij, dat Staatssecretaris Wiebes u gisteren zijn plannen voor de autobelastingen in 2016 heeft gepresenteerd. Hij is hiervoor nu al een paar keer eerder naar de tekentafel teruggegaan, al dan niet door u gestuurd. Wij vinden het verstandig dat Staatssecretaris Wiebes buigt voor de kritiek die hij heeft gekregen van (onder meer) onze vereniging op zijn plannen. Wij zijn alleen bezorgd dat Staatssecretaris Wiebes te snel het voorstel van de brancheorganisaties heeft omarmd als zijn eigen plan en wij willen u daarom met deze brief graag helpen met het beoordelen van het nieuwe voorstel door de juiste vragen aan de heer Wiebes te stellen.

**Vraag 1: Waar is bijtelling in beginsel voor bedoeld?**

In onze optiek is bijtelling bedoeld voor het belasten van het privégenot van een zakelijke auto.

**Vraag 2: Waarom is het zinvol om bijtellingscategorieën toe te voegen en/of de huidige te wijzigen?**

Het lukraak wijzigen van categorieën lijkt ons, zeker als deze alleen van toepassing zijn op de zakelijke auto's die in 2016 in het verkeer worden gebracht, onnodig verwarrend voor zakelijke rijders, werkgevers en de mobiliteitsbranche.

**Vraag 3: Is het logisch dat bijtelling lager wordt naarmate een auto milieuvriendelijker is?**

Ons idee is dat de milieuvriendelijkheid van een zakelijke auto zelf reeds in zeer ruime mate is verdisconteerd in de catalogusprijs. Dat hoeft dan niet nog eens terug te komen in het bijtellingspercentage.

**Vraag 4: Kan de politiek dan met een andere bijtellingssystematiek positieve effecten voor het milieu bereiken?**

Wat ons betreft is dat het beste haalbaar met een gestaffelde bijtelling: belasten naar daadwerkelijk privégebruik, hoe meer privékilometers, hoe meer bijtelling. Dat is ook waar de bijtelling voor bedoeld is en was.

Onderzoek van onze vereniging wijst uit dat zakelijke rijders bereid zijn minder autokilometers te maken als ze daar een netto besparing mee realiseren. Bij 1.500 euro per jaar, zegt 40% minder privékilometers te gaan maken.

Daarom zijn wij ervan overtuigd dat een gestaffelde bijtelling het aantal autokilometers vermindert en daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot! Dit zou ook de milieuorganisaties meer moeten aanspreken dan het promoten van (enigszins) milieuvriendelijke auto's zonder enige rem op het privégebruik.

**Vraag 5: Waarom zijn we destijds dan eigenlijk gestopt met het staffelen van bijtelling?**

Ons antwoord zou zijn: tot 2004 werd de gestaffelde systematiek gehanteerd, maar is er uiteindelijk van afgestapt vanwege de administratieve rompslomp. Nu zijn er ritregistratiesystemen met een door de Belastingdienst zelf erkend keurmerk zodat het beter te controleren valt.

**Vraag 6: Hoe zouden we een gestaffelde bijtelling moeten aanpakken?**

Wij weten dat de Tweede Kamer daar al eerder over heeft nagedacht. In 2012 kreeg Staatssecretaris Weekers de opdracht om werk te maken van belastingwetgeving met als doel het voorkomen van de handmatige rittenregistratie en het bevorderen van het betalen van bijtelling naar rato van privégebruik. Er is een plan gemaakt voor een "Pilot Ritregistratie Bestelauto's", waarop de Kamer onmiddellijk heeft gevraagd of een en ander direct daarna van toepassing kon worden op personenauto's. Belangrijk voorwerk is dus al gedaan!

**Vraag 7: Hoe verhoudt de bijtelling en belasting op auto's in Nederland zich tot de andere landen in Europa?**

Opnieuw wijst Vereniging Auto Van De Zaak erop dat de berijder in Nederland de hoogste bijtelling betaalt in vergelijking met alle andere landen in Europa. Berekeningen wijzen uit dat 15% vergelijkbaar is met de waarde van het daadwerkelijk privégenot van de zakelijke auto. Het 25%-tarief is buiten proportie, zeker als de nettobedragen worden opgeteld bij de overige belastingen rondom de auto en worden afgezet tegen de netto cataloguswaarde van een auto. Ter illustratie treft u een optelsom van alle belastingen voor een doorsnee zakelijke auto, een Ford Focus. Voor een auto die het autobedrijf een kleine 20.000 euro omzet oplevert, toucheert de Belastingdienst ongeveer het dubbele. Dat kan toch niet de bedoeling zijn!

Vereniging Auto Van De Zaak blijft lobbyen voor de gestaffelde bijtelling. Wij begrijpen dat dit wellicht niet per 2016 kan worden ingevoerd, maar wij vragen u wel om Staatssecretaris Wiebes te bewegen om met een integraal, doordacht en toekomstbestendig fiscaal beleid te komen voor auto's.

Wij voorzien u graag van meer informatie of achtergronden.

Hoogachtend,

Namens Vereniging Auto Van De Zaak



Sandra Molenaar

Directeur

Bijlage: Infographic Autobelastingen

CC: Redacties landelijke pers, redacties automotieve vakpers