

Position Paper

Betreft : Borgen strategisch doel en oplossen 500 kilometerproblematiek
Kenmerk : MH 285
Datum : 06-06-2014

Inleiding

In de Brede Agenda Belastingdienst van 19 mei jl. schrijft staatssecretaris Wiebes dat er bij de autobelastingen (Autobrief) sprake is van een dwingende opgave tot vereenvoudiging. Stel dat de bijtelling voor de auto van de zaak versimpeld wordt naar één bijtellingspercentage, dan heeft dit een aantal gevolgen. Enerzijds appelleert dit niet aan de brede wens om op termijn te komen tot een systeem waarbij er per privékilometer betaald wordt. Anderzijds zal de 500 kilometerregeling een toename van het aantal gebruikers kennen. In dit Position Paper beschrijven we een voorstel hoe we aan deze twee ongewenste ontwikkelingen een positieve wending kunnen geven.

Hoe kunnen we de breed gedragen wens om de bijtelling te betalen per gereden privékilometer borgen en hoe voorkomen we dat de 500 kilometerverklaring verder misbruikt wordt?

Voorstel: 2.500 kilometerregeling

Berijders met een 500 kilometerregeling moeten nu al kilometers bijhouden (velen doen dit al met een systeem). Voorstel: schaf de 500 kilometerregeling af. Een deel van de berijders rijdt geen privékilometers en ondertekent een Verklaring uitsluitend zakelijk gebruik (streng handhaven).

Een deel van de berijders rijdt heel weinig privékilometers. Faciliteer deze groep door de 500 kilometer op te rekken naar 2.500 kilometer per jaar tegen een vast forfaitair tarief van € 500,- (€500 staat gelijk aan €1.000 tot €1.400 fiscale bijtelling bij IB percentages tussen 50% en 36,25%). Dit levert een kostprijs per privékilometer op van € 0,20 per kilometer voor de berijder, een alleszins redelijk tarief. De voorwaarde voor het gebruik van deze regeling is het gebruik van een ritregistratiesysteem dat aansluit bij het door de Belastingdienst ontwikkeld normenkader.

Wat zijn de voordelen?

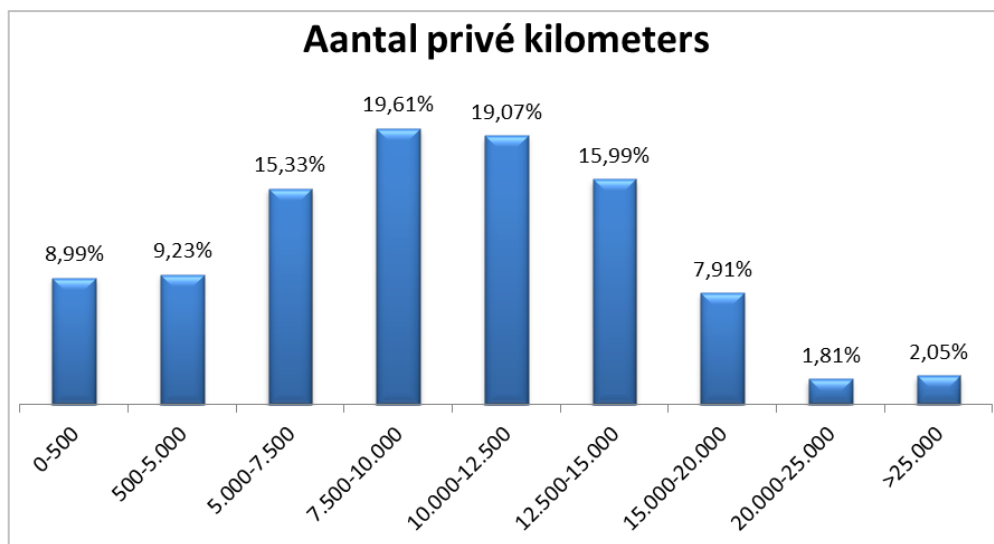
- Voor berijders die heel weinig privé rijden, is deze vorm van belasting veel meer gerelateerd aan de echte kosten per kilometer en dus eerlijker
- De fraude binnen de 500 kilometerregeling wordt opgelost
- De 500 kilometerregeling is geen mogelijke toevlucht meer
- Een gedeelte van de huidige 500 kilometerverklaringhouders gaat nu betalen, dus extra inkomsten
- De standaard auditfile van een keurmerksysteem kan door de belastingdienst heel makkelijk geautomatiseerd gecontroleerd worden
- Er wordt ervaring opgedaan met controle op geautomatiseerde systemen en er ontstaat een installed base van auto's die geschikt zijn voor betalen per privékilometer
- Er wordt een stap gezet richting betalen per gereden privékilometer

Waarom is dit eerlijker?

Stel dat het belastingtarief voor privégebruik van de auto van de zaak op een vast percentage gesteld wordt van bijvoorbeeld 20% (de bijtelling). De gemiddelde berijder rijdt net onder de 10.000 privékilometers per jaar (bijlage 1). De gemiddelde berijder betaalt dan dus IB belasting over 20% van de catalogusprijs per jaar voor het rijden van de 10.000 privékilometers. So far so good.

Een redelijk grote groep (20%) rijdt echter privé minder dan 5.000 kilometer per jaar. Voor deze groep zijn de kosten per kilometer dubbel zo hoog. Zij betalen immers dezelfde IB belasting over 20% van de catalogusprijs per jaar voor het rijden van (minder dan) 5.000 kilometer. Dit rechtvaardigt het argument om een aparte faciliteit te maken voor laagverbruikers.

Bijlage 1



Bron: Onderzoek VAVDZ 2013 "Mobiliteitsbudgetten onder de loep"

Mocht u behoefte hebben aan een toelichting of aan nadere informatie, dan kunt u contact opnemen met:

Martin Huisman RM (06-22555754) | Voorzitter Vereniging Auto van de Zaak

Marleen Zuijderhoudt (06-53397202) | Voorzitter OndernemersCollectief Duurzame Mobiliteit