

Fiscale normering markt voor voertuigen gericht op personen-vervoer

Impact:

middelgroot



Interactie burgers/bedrijven

x

Maakbaarheid systemen

x

Handhaafbaarheid

x

Fraudebestendigheid

x

Complexiteitsgevolgen

x

Risico procesverstoringen:

klein

Uitvoeringskosten

incidenteel

structureel

• Dienstverlening

€ 0,19 mln.

€ 0

• Handhaving/toezicht

€ 6,38 mln.

€ 0,14 mln.

• Automatisering

€ 0,20 mln.

€ 0

Personele gevolgen:

49

fte incidenteel

1

fte structureel

Invoering mogelijk per:

01 – 01 – 2027

Beslag portfolio:

beperkt

Eindoordeel:

technisch maakbaar, waarbij geaccepteerd moet worden dat de uitfasering van Cool:Gen voor de keten loonheffingen met drie tot zes maanden wordt vertraagd, en dat de maatregel risico's met zich meebrengt in de handhaving voor de Belastingdienst.

auto) ter beschikking stellen aan werknemers voor privédoeleinden waarbij woon-werkverkeer als privégebruik wordt aangemerkt. Voor de uitleg van woon-werkverkeer wordt aangesloten bij de uitleg voor de omzetbelasting¹. Deze pseudo-eindheffing geldt voor werkgevers naast de bestaande bijtelling voor privégebruik bij werknemers. De pseudo-eindheffing geldt niet voor bestelauto's, en ook niet voor personenauto's die uitsluitend in het kader van de bedrijfsvoering worden gebruikt. Voor elke maand waarin de auto ten minste 1 dag ter beschikking is gesteld, is de pseudo-eindheffing voor die gehele maand (1/12^e) verschuldigd. Werkgevers mogen de kosten voor deze eindheffing niet verhalen op de werknemers.

Voor alle terbeschikkingstellingen die op 31 december 2026 al lopen, geldt overgangsrecht. Zodra het overgangsrecht eindigt, is de werkgever de pseudo-eindheffing verschuldigd.

Interactie burgers/bedrijven

Het wetsvoorstel brengt gevolgen met zich mee voor werkgevers, evenals voor bedrijven die lease- en deelauto's aanbieden en voor intermediaire dienstverleners. De maatregel is aangekondigd in het voorjaar van 2025. Daarnaast worden werkgevers via de Nieuwsbrief Loonheffingen geïnformeerd over deze pseudo-eindheffing. Door deze tijdige communicatie, opname van de maatregel in het Belastingplan 2026 en het geboden overgangsrecht, krijgen werkgevers voldoende gelegenheid om zich voor te bereiden op de regeling en – indien gewenst – maatregelen te treffen om deze heffing te voorkomen.

De communicatie vindt plaats via de gebruikelijke communicatiekanalen. Deze werkzaamheden maken onderdeel van het jaarwerk. Daarnaast worden extra vragen verwacht bij de BelastingTelefoon. Werkgevers kunnen ook een verzoek tot vooroverleg indienen om de fiscale gevolgen te verduidelijken.

Maakbaarheid systemen

Voor de uitvoering van deze maatregel is vereist dat er een nieuwe rubriek in het collectieve deel van de aangifte loonheffingen komt voor deze pseudo-

eindheffing. Hiervoor moet de gegevensspecificatie van de aangifte loonheffingen worden aangepast, en ook de systemen van de Belastingdienst om de aangifte loonheffingen met deze nieuwe rubriek te kunnen ontvangen en verwerken. Hiervoor zijn extra werkzaamheden nodig.

Om de maatregel per 1 januari 2027 inpasbaar te maken is herprioritering nodig, wat een vertraging van naar verwachting drie tot zes maanden betekent voor de planning van de modernisering voor de keten loonheffingen (uitfasering Cool:Gen).

Handhaafbaarheid

In de aangifte loonheffingen wordt niet vastgelegd of er sprake is van een fossiele auto en ook niet of deze wordt gebruikt voor woon-werkverkeer. Hierdoor kan de Belastingdienst geen geautomatiseerd toezicht houden op deze nieuwe rubriek en is handhaving beperkt tot reguliere controles, bedrijfsgesprekken en boekenonderzoeken. Doordat wordt aangesloten bij het begrip 'ter beschikking stellen' uit artikel 13bis Wet LB wordt verwacht dat er vaker discussie ontstaat met werkgevers over de vraag of er sprake is van een terbeschikkingstelling.

In de Memorie van Toelichting is bepaald dat voor de definitie van woon-werkverkeer wordt aangesloten bij de omzetbelasting (zie voetnoot). In veel gevallen is duidelijk of sprake is van woon-werkverkeer. Doordat dit niet in de formele wettekst is opgenomen, kunnen er niettemin bezwaren worden ingediend met als standpunt dat de definitie uit de omzetbelasting niet van toepassing is. Bovendien is er nog geen ervaring opgedaan met deze uitleg, waardoor zowel bij inhoudingsplichtigen als bij Belastingdienst er onduidelijkheid over de toepassing van deze uitleg kan ontstaan. Voor auto's ouder dan 25 jaar kan discussie ontstaan over de waarde in het economisch verkeer. Ook is de verwachting dat de pseudo-eindheffing als een onrechtvaardige strafmaatregel wordt gezien, wat de bereidheid tot het indienen van bezwaren vergroot. Daarbij kan ongelijkheid met ondernemers of met bestelauto's als grond worden aangedragen. De verwachte stroom bezwaren en beroepen, mede gezien

Beschrijving voorstel/regeling

Het wetsvoorstel introduceert een pseudo-eindheffing van 12% voor werkgevers die na 31 december 2026 een personenauto op fossiele brandstof (hierna: fossiele

¹ Het (heen en/of terug) reizen van de woon- of verblijfplaats naar de in het kader van een overeenkomst tot het verrichten van arbeid overeengekomen vaste werkplaats(en) waar men (één of meerdere dagen) zijn werkzaamheden verricht, met dien verstande dat een plek waar de inhoudingsplichtige is gevestigd ook kwalificeert als vaste werkplaats. In afwijking van de omzetbelasting geldt dat ritten die gemaakt moeten worden vanwege de bedrijfsvoering worden geacht niet voor privédoeleinden te hebben plaatsgevonden.

de omvang van de doelgroep, leidt tot extra benodigde capaciteit bij de Belastingdienst.

Fraudebestendigheid

De maatregel is beperkt fraudebestendig wat betekent dat de risico's toenemen ten opzichte van de huidige situatie. De Belastingdienst beschikt niet over gegevens waaruit blijkt welke auto's door een werkgever voor privédoeleinden ter beschikking zijn gesteld. Voor een groot deel van de gegevens die via de loonaangifte worden gedeeld, is de Belastingdienst afhankelijk van een juiste informatievoorziening door de inhoudingsplichtige. Voor deze pseudo-eindheffing is geen of beperkt contra-informatie aanwezig. De juistheid van de aangifte loonheffingen kan alleen via onder andere bedrijfsgesprekken en boekenonderzoeken worden gecontroleerd. Het is voor een werkgever mogelijk om de pseudo-eindheffing ten onrechte niet af te dragen, zonder dat dit direct zichtbaar is voor de Belastingdienst.

Complexiteitsgevolgen

Er wordt een pseudo-eindheffing toegevoegd, wat de complexiteit van de loonheffingen vergroot. Het betreffen nieuwe definities, met uitzonderingen, ten behoeve van een regeling waarmee binnen de omgeving van de loonheffingen geen ervaring bestaat.

Risico procesverstoringen

Het risico op procesverstoringen is beperkt.

Uitvoeringskosten

De incidentele automatiseringskosten bedragen € 0,20 miljoen. Dit voorstel kent onzekerheden over de ontwikkeling van de omvang van de doelgroep en gedragsreacties. Op basis van het aantal auto's dat conform de raming onder deze regeling valt, is berekend dat de incidentele dienstverleningskosten € 0,19 miljoen en de incidentele handhavingskosten € 6,38 miljoen bedragen. De structurele handhavingskosten bedragen € 0,14 miljoen.

Personele gevolgen

Dit voorstel kent onzekerheden over de ontwikkeling van de omvang van de doelgroep en gedragsreacties. Op basis van het aantal auto's dat conform de raming onder deze regeling valt, is berekend dat het voorstel incidenteel, verspreid over 5 jaar, 49 fte en structureel 1 fte vergt.

Invoeringsmoment

Bij invoering per 1 januari 2027 vertraagt de uitfasering van Cool:Gen. Bij invoering per 1 januari 2027 kan de pseudo-eindheffing over 2027 vanaf het eerste tijdvak in 2027 worden aangegeven. De pseudo-eindheffing is de werkgever uiterlijk bij de aangifte loonheffingen over het tweede tijdvak na afloop van het kalenderjaar verschuldigd.

Eindoordeel

Het voorstel is technisch maakbaar, waarbij geaccepteerd moet worden dat de uitfasering van Cool:Gen voor de keten loonheffingen met drie tot zes maanden wordt vertraagd, en dat de maatregel risico's in de handhaving met zich meebrengt voor de Belastingdienst.